МОРСКОЙ
ЧОРТ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Среди всего многообразия военных событий на море, имевших место в империалистическую войну, похождения немецкого парусного крейсера — несомненно красочная страница. В эпоху напряженного развитии техники, гигантских военных кораблей, подводных лодок и самолетов, идея вернуться к первобытным средствам морской войны и снарядить в качество крейсера, для нанесения ударов морской торговле противника, деревянное парусное судно — уже сама по себе заслуживает интереса и исключительного внимания.

- Предисловие переводчика.
- ГЛАВА 1.
- ГЛАВА II.
- ГЛАВА III.
- ГЛАВА IV.
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25

○ 26

Предисловие переводчика.

Среди всего многообразия военных событий на море, имевших место в империалистическую войну, похождения немецкого парусного крейсера — несомненно красочная страница. В эпоху напряженного развитии техники, гигантских военных кораблей, подводных лодок и самолетов, идея вернуться к первобытным средствам морской войны и снарядить в качество крейсера, для нанесения ударов морской торговле противника, деревянное парусное судно — уже сама по себе заслуживает интереса и исключительного внимания.

Отправляя в море парусный корабль, ничтожно вооруженный, лишенный всех преимуществ современных боевых судов, немцы рассчитывали исключительно на принцип неожиданности, соединенной с скрытностью, оригинальностью приемов и военной хитростью. Бывший командир «Морского Чёрта» мог в своих воспоминаниях с гордостью подчеркнуть, что его команде не приходилось применять оружие — внезапного появления германского военного флага было достаточно для полного устрашения противника. После побега из английского лагеря, отправляясь на добычу нового парусного судна, немцы запаслись пугачами и пулемётом, сделанным из жести керосиновых бидонов!

Когда английский океанский пароход, остановленный «Морским Чёртом» в Атлантическом Океане, увидя перед собой ничтожный парусник, решил было дать ему энергичный отпор, он был быстро приведен к повиновению гипнозом простой угрозы — выпустить по нём торпеду. Никаких торпедных аппаратов не было и в помине на парусном судне, но страх полонил всю команду парохода.

Успех «Морского Чёрта» зависел в значительной степени от исключительного подбора и выдающихся качеств его команды во главе с командиром Феликсом Люкнером. Личность Люкнера представляет собой столь незаурядное явление, что трудно сказать, с какой стороны его воспоминания достойны большого интереса: как описание успешных боевых похождений парусного судна в наш век пара и электричества, или же как автобиография человека несокрушимой энергии и силы воли, прошедшего с юных лет суровую жизненную школу простого матроса на парусных судах и сумевшего выработать из себя исключительный тип самородка в духе героев Джека Лондона.

Сын состоятельных родителей, обладавших графский

титулом и поместьем, четырнадцатилетний Феликс Люкнер не может уложить себя в рамки буржуазно-дворянского уклада окружающей жизни и приноровить себя к мертвящей рутине школьной зубрежки. Встречая со стороны отца лишь суровый педантизм и «палочные» наставления, он, горя страстью к самостоятельности и свободе, решается бежать из дома и поступает юнгой на парусное судно и Гамбурге. В течение десяти лет он то плавает вокруг света простым матросом на парусниках, то хватается наугад за самые разнообразные профессии: судомойки в гостинице, солдата «армии спасения», рабочего на лесопилке, охотника на кенгуру, ученика факиров, боксера, рыболова, портового рабочего, мексиканского солдата, просто бродяги и т. д. и т.п. Неудивительно, что ему приходится пережить бесконечное количество самых разнообразных приключений, описание которых по силе своей жизненной фантастики может смело соперничать с самыми захватывающими страницами авантюрных романов.

Сила наследственных привычек и «дворянской» крови, однако, в конце концов дают себя знать, и молодой граф Люкнер, пройдя весь круговорот жизни матроса и бездомного бродяги, возвращается на лоно того общественного класса, из которого он первоначально вышел.

Перед войной мы застаем его уже офицером военного флота, мечтающим о военной карьере и подвигах во славу кайзера Вильгельма и победоносного германского империализма. Исключительный морской опыт, приобретенный не в лакированных условиях кадетского корпуса, а в суровой школе жизненной борьбы, создали из него человека, который мог взять на себя невиданную задачу — командовать парусным судном, снаряженным для прорыва английской блокады и крейсерства в океане. Задачу эту он выполнил с искусством, ловкостью и смелостью, создавшими ему громкую славу и всеобщее признание. Японский адмирал, пожелавший его лично видеть во время его нахождения в тюрьме в Новой Зеландии, едва ли преувеличивал, приветствуя его следующими словами: «Я преклоняюсь пред вами за то, что вы сделали для вашей страны. Мы будем учиться у вас, и я хотел бы написать о вас книгу для нашего юношества. Таков обычай в нашей стране. Наша молодежь должна воодушевляться тем, что другие люди делают для своей родины».

Слова японца можно было бы применить в качестве эпиграфа и к нашему изданию книги Люкнера. Наша комсомольская молодежь, свежей струей вливающаяся ежегодно в ряды Красного флота, должна прочесть эту книжку. Пусть она сможет

почерпнуть из нее назидание — как много может сделать человеческая энергия, непреклонная воля и смелость, даже при самых неблагоприятных и, казалось бы, отчаянных условиях. Пускай молодежь также убедится на этом ярком примере, что как бы ни было высоко значение знаний, приобретенных из книг, но без морского опыта, без жизненной учёбы и врожденной привычки к борьбе со стихиями нельзя выработать в себе истого моряка, которому суждено заставить Красный Флаг с серпом и молотом гордо развеваться на всех морях и океанах.

В русском переводе книга Люкнера подверглась значительной переделке и сокращению. Пропущен ряд описаний и подробностей, любопытных разве только для немцев. Изъяты также неё узконационалистические разглагольствования и «ура-патриотические» восхваления германского империализма. Для нашего читателя подобные рассуждения ни с какой стороны не интересны. Они давно выкинуты им в мусорный ящик истории.

Б.Старко

ГЛАВА 1.
Как я сделался моряком.

В самый разгар мировой войны, в 1010—1917 г.г. мне довелось быть командиром парусного военного корабля и вести на нем беспощадную «пиратскую войну с англичанами. Надо думать, что «Морской Чёрт», так окрестили наше судно, был последним парусным военным кораблем в мировой истории. В наш век дредноутов, подводных лодок и быстроходнейших крейсеров, защищенных прочнейшей броней и вооруженных могущественной артиллерией. «Морской Чёрт» — деревянная, парусная шхуна с двумя пушчонками, бесстрашно бороздившая в течение года волны океана и наводившая ужас и трепет на все торговое судоходство союзников, являла действительно зрелище необычайное. Впоследствии все допытывались от меня, каким образом случилось, что именно на мою долю выпало такое невиданное дело. Постараюсь теперь ответить на этот вопрос и прежде, чем начать повествование о боевых похождениях «Морского Чёрта», познакомлю читателя с превратностями моей собственной жизни, которые создали из меня парусного моряка, жадного до приключений и готового ко всяким рискованным предприятиям.

Бегство из дома.

Придётся начать с третьего класса Дрезденской гимназии, в котором я уже сидел второй год. Несмотря на все мои обещания родителям, я и на третий год не был переведен в следующий класс. Дома отец мой рвал и метал. Бабушка была более мягкого нрава, она не одобряла крутых родительских расправ со мной и старалась применить другие способы воспитания. В один прекрасный день она решительно заявила отцу: «Я попробую воспитать мальчика любовью и лаской». «Ты еще больше испортишь этого балбеса, — проворчал мой отец, — впрочем, если хочешь, пробуй.»

Бабушка отвела меня в сторонку, взяла с меня обещание, что я буду прилежным, и объявила мне, что за каждое повышение в классе я буду получать от нее 50 пфеннигов.[1] Такое доверие наполнило меня гордостью, и я стал усердно учиться. Но отметки

не улучшались. «Ничего, ничего, дитя моё, — говорила бабушка, — я замечаю, что твоё самолюбие растет». Наконец, в один прекрасный день я повысился на четыре места. «Видишь, — сказала бабушка, — вот и награда за твои старания». В результате я получил две марки. Затем я опять понизился на два места, но бабушка успокаивала меня и не вычла обратно подаренных денег. Я вскоре заметил, что таким способом могу выйти из всех моих денежных затруднений. У меня не было особой страсти к наживе, но меня привлекала спортивная сторона дела. При этом я хотел купить себе пару кроликов, чтобы заняться кролиководством. Они стоили 7 марок. Значит, мне нужно было перепрыгнуть, по крайней мере, через 14 учеников. И это мне удалось. Правда, только на словах. Жажда получить деньги вконец испортила меня. Прыжки вверх и вниз сделались все значительнее и смелее. Наконец, я таким способом сделался даже «первым учеником».

Бабушка наказала мне пока что ничего не говорить отцу. Но, встретив однажды директора гимназии, она не в силах была скрыть свою гордость и спросила его: «Ну, что скажете теперь о Феликсе? Мальчик, благодаря моему методу с этими пятьюдесятью пфеннигами, стал даже первым учеником. Я так счастлива». Директор был крайне удивлен: «Феликс — первый ученик? Это, безусловно, недоразумение. Заведующий классом об этом ни разу не упоминал. Я думаю, что Феликс по-прежнему последний в классе».

Бабушка была вне себя. Придя домой, она сделала мне самые горькие упрёки и объявила, что «отныне между нами все кончено». Я оказался опять отвергнутым всеми в семье. Из такого негодяя не ожидали больше ничего порядочного. Перед пасхой мне объявили, что я должен покинуть школу. Мои родители были в отъезде, со мной оставался только студент-репетитор. У меня быстро созрел план бежать из дома и сделаться моряком. О морской жизни у меня было смутное представление, но существование на суше после всех моих мытарств в школе мне осточертело. Впервые мои морские фантазии разыгрались, когда мне, однажды, попалась в руки обеденная карточка пассажирского парохода «Князь Бисмарк». «Вот так вкусные вещи едят на море! Почему не сделаться мне капитаном такого корабля?» Приходилось мне также читать о заморских странствованиях хитроумного Одиссея, о приключениях Синдбада-морехода. Но эти великие предшественники едва ли могли дать мне — неудачному третьекласснику, который не был ни греческим царем, ни арабским купцом, какие-либо полезные советы. Однако решение было так или иначе принято...

Я собрал все свои сбережения — около 80 марок, прихватил

также 40 марок из копилки брата, мысленно обещав их со временем ему отдать, уложил в сундучок все необходимые вещи — охотничье платье отца, револьвер, кинжал и, в придачу, трубку. Потихоньку переправившись на вокзал, я забрался в вагон IV класса и отправился в Гамбург. На вокзале в Гамбурге мне бросилось в глаза большое объявление: «Ночлежный дом «Конкордия». Кровать 50—70 пфеннигов». Такой приют был мне по средствам. Сдав носильщику с тележкой мой сундук, я отправился через весь город в мое новое пристанище. Водоворот гамбургской городской жизни меня поразил. Каких национальностей здесь только не было. В особенности забавляли меня негры в ярких куртках, стоявшие для рекламы у входа в различные увеселительные заведения.

На следующее утро я осведомился, как наняться на корабль. Оказывается, нужно было сперва отправиться в какую-нибудь судовую контору. В первой же конторе меня постигло разочарование. Меня охотно соглашались принять, но требовали, чтобы я представил разрешение от моего отца, документ, удостоверяющий личность, и достаточную сумму денег для моей экипировки. То же повторяли мне и в других конторах. «Ну, — думал я, — остается самому пробраться на какой-нибудь корабль и попытать счастья». В той части гавани, где стояли парусные суда, высился целый лес высоких мачт. Но как теперь попасть на один из кораблей? Вопреки моим ожиданиям, они все стояли не у набережных, а в отдалении, на бочках. Мне объяснили, что в будке около пристани находится яличник, который сможет меня перевести. На мой стук в окно будки, вылезла фигура старого «морского волка» и узнав, что мне нужно, принялась отвязывать одни из находившихся у пристани яликов.

Мы вышли в гавань и подошли к одному из парусников. Вид высоких мачт вблизи и мысль, что придется лазать так высоко, меня испугала. Несколько успокаивала догадка, что, быть может, паруса подымаются с палубы, при помощи снастей. В сомнении я задал своему спутнику вопрос: должны ли матросы избираться по мачтам наверх? «Само собой разумеется, — ответил он,— в гавани это не так страшно, но когда корабль в море, и его бросает и кренит из стороны в сторону, тогда дело другое». Тяжёлый камень лег мне на сердце; высокие мачты расхолодили мой пыл. Осмотрев со всех сторон парусное судно, я попросил старика доставить меня обратно на берег и решился тут же открыть ему свою душу. «Вот что, сынок, — сказал он мне, выслушав мое признанье, — брось ты все это! Я пробыл двадцать пять лет на море и больше не пойду, разве что капитаном на моем легком ялике. Кто твой отец?» Узнав, что мои родители состоятельные

люди, он стал горячо советовать мне вернуться домой и просить прощения у отца. «Пусть он тебе наколотит целый горб на спине, а ты благодари его за каждый удар». Но я продолжал настаивать на своем решении стать моряком.

На следующий день я принес ему четверку жевательного табаку и весь день учился у него галанить[2] на ялике. Вскоре я настолько наловчился в этом деле, что смог самостоятельно перевозить пассажиров, пока мой старик варил себе кофе в будке. Через несколько дней мы окончательно с ним подружились. Но он продолжал отговаривать меня поступать на судно. «Меня зовут Педдер, говори мне «ты», я постараюсь помочь тебе. Но ты не должен идти в море. Оставайся здесь со мной». Он уверял, что меня не примут без разрешения отца и что требуется иметь, по крайней мере, 200—300 марок для экипировки. Но я оставался непреклонным. Наконец, на пятый день, утром, когда я к нему пришел, он уже издали махал мне рукой и радостно кричал: «Сынок, я нашел тебе корабль! Я перевозил русского капитана на его судно и спросил его — не хочет ли он взять с собой толкового парня. Капитан согласился — только ты не будешь получать жалованья. Теперь я отправлю тебя на русскую шхуну «Ниобея».

Русский капитан произвел на меня неважное впечатление. Он был некрасив, с жёлтым цветом лица, и своей козлиной бородкой напоминал не то Мефистофеля, не то Наполеона III. «Ты можешь идти с нами, — сказал он на ломанном немецком языке,— будь завтра утром на судне».

Он мне определенно не понравился.

«Это все равно, дружок, — сказал Педдер и похлопал меня по плечу. — Будь то немецкое, английское или русское судно — в этом разницы нет, морская лямка одна и та же повсюду. Теперь, сынок, пойдем в город и снарядим тебя в путь».

У меня оставалось ещё 90 марок. На них он купил мне все, что требовалось в море, — тёплую одежду, дождевик, нож и длинную трубку с запасом табаку. Как я был горд! Но на морской сундук и кису (вещевой мешок) денег не хватило. «Я дам тебе свой сундук, с которым я плавал 20 лет по всему свету. Я с ним счастливо проплавал, пусть и тебе он принесет счастье».

Мы свернули в узкую, темную улицу в одном из старинных кварталов портовой части Гамбурга. Крутая деревянная лестница вела к жилищу Педдера. «Ну вот, сынок, теперь мы и дома, заходи, не бойся, — сказал он, отворяя дверь. Первое, что мне бросилось в глаза в комнате, — модель большого трехмачтового парусника. На потолке висело чучело летающей рыбы, на стене обрамленный кусок парусины с намалеванным кораблем, на комоде стояли различные китайские безделушки и другие

памятки из путешествий. В углу стояла клетка с попугаем, который выглядел всклокоченным и столь же старым, как и сам Педдер. «Да, — обратился Педдер ко мне,— его я привез из Бразилии, он говорит только по-испански»... Он вытащил затем на середину комнаты сундук, медленно выложил из него все вещи и пояснил мне, что сундук водонепроницаем и не тонет в воде. Мы уложили в него все мое добро и понесли ношу в гавань.

Весь остаток дня я провел безотлучно со стариком. Он отвез меня потом на судно, показал мне койку, в которой я должен был спать, постелил матрац и дал мне последнее напутствие: «Сынок, не забывай твоего старого Педдера и помни всегда следующее — одна рука для корабля, другая для самого себя»[3]. Судно снялось с якоря, и буксир стал выводить его из портового бассейна. Старик Педдер продолжал держаться па своем ялике у борта до самого выхода судна из гавани. «Ну, сынок, дальше уж я не могу идти». И со слезами на глазах он прокричал мне напоследок: «Счастливый путь в Австралию! Сынок мой, я не увижу тебя больше, но ты мне близок, как родной».

Я хотел ему что-то ответить, но слёзы стали поперек горла. Я не ощущал разлуки с родиной, но тяжело было расставаться с моим старым честным моряком. Когда я потом раскрыл сундук, где все вещи были так заботливо им уложены, я заметил, что поверх всего лежала его фотография с на надписью; «Не забывай твоего Педдера». Нет, мой старый добрый Педдер, мне никогда не забыть тебя!

На паруснике.

Я ни звука не понимал из того, что говорили вокруг меня на судне. Капитан стал вскоре злобно смотреть на меня; я, конечно, выглядел очень беспомощным. Штурман, говоривший немного по-английски, спросил меня, кто был мой отец.

— Сельский хозяин, — отвечал я.

— Ну, в таком случае мы тебя сейчас определим в обер-инспекторы, ступай за мной! — Я с любопытством ждал объяснений, что это может быть за должность. Мы остановились у свиного стойла. «Ну, это-то я смогу делать»,— подумал я.

— А затем быть тебе еще директором аптек с обоих бортов. Этим названием обозначались, как я вскоре узнал, гальюны. Мне пришлось ознакомиться с отхожими местами и держать все в порядке. Свиней нельзя было выпускать на палубу, нужно было влезать в хлев, чтобы наводить там чистоту. Свиньи терлись об меня, а помои при уборке проникали в сапоги. Я вскоре стал выглядеть грязнее самих свиней. Мыло и воду приходилось экономить. Мои две пары брюк быстро пришли в плачевное

состояние. Каждый при встрече отпихивал меня ногой, не делая различия между мной и свиньями. Вдобавок еще «аптека»! Я стал сам себе противен. По мачтам я не осмеливался лазать. Самое большее, на что я сначала мог решиться, это взобраться на марс. Судорожно цепляясь за вантины, я останавливался на каждой выбленке, и воображал, что нахожусь на головокружительной высоте. Один из матросов, увидев как-то мое неуклюжее лазанье, закричал мне: «Так лазают только старые кухарки». Мое самолюбие было оскорблено. Лучше, думал я, сыграть вниз, чем опять выслушать что-нибудь подобное. Мы стояли в это время на якоре в Куксхафене и ждали благоприятного ветра. Нужно было, во что бы то ни стало, использовать нашу стоянку и тихую погоду, чтобы освоиться с мачтами. Наконец, задул ветер, были поставлены паруса, и мы пошли в Австралию.

Нелегкая была жизнь на судне. Работать заставляли много, но кормили плохо. Вместо утреннего кофе давали водку, в которой размачивались сухари. Очень трудно было также привыкнуть к жесткой солонине.

Постепенно я свыкся с кораблем, освоился с работой матроса и научился немного говорить по-русски. Штурман мне покровительствовал, но капитан был моим злейшим врагом. Я задался целью, во что бы то ни стало, заслужить и его благоволение.

В один прекрасный день мы встретили сильный шторм в Атлантическом океане. Все верхние паруса были убраны. Штормовые паруса зарифлены, оставалось только убрать грот-марсель, чтобы судно спокойнее держалось на волне. У меня блеснула мысль показать капитану, как быстро я всё это проделаю, и я помчался наверх отдавать парус. Но тут как раз я и забыл слова старика Педдера: «Одна рука для корабля, другая для самого себя». Порывом ветра парус надуло, как воздушный шар, я потерял равновесие и полетел вниз. По дороге я попробовал было ухватиться за шкот, но снасть проскользнула у меня в руках, обожгла всю кожу, и я бухнулся в море у самого борта судна. Счастье еще, что я не размозжил себе голову о палубу. Судно шло со скоростью восьми узлов. Меня отнесло за корму и закрутило в кильватерной струе. Я только видел, как мне кинули спасательный буй, и услышал команду на корабле: «Человек за бортом!» После этого я погрузился в волны, и корабль исчез из моих глаз.

Через несколько минут, показавшихся мне вечностью, меня выбросило на гребень волны, и я снова увидел корабль уже в значительном отдалении. Попасть обратно на корабль нечего было и думать. Мелькнула единственная надежда, что, быть

может, меня подберет другое судно. Как будто в безбрежном океане пароходы должны были проходить именно у того места, где я упал! Вокруг меня кружились альбатросы. Эти исполинские морские птицы полны уверенности, что все, что плавает на поверхности воды, предназначено им в пищу. Они стали набрасываться на меня, и одни альбатрос хватил клювом мою вытянутую руку. Я сделал в свою очередь отчаянную попытку захватить его за шею. Из боязни утонуть, стараешься уцепиться за все, хотя бы даже за птицу... Но альбатрос нанес мне клювом в руку глубокую рану, рубец от которой до сих пор служит мне воспоминанием об этом морском поединке.

Я сбросил сапоги и дождевик, но никак не мог отделаться от фуфайки, которая насквозь пропиталась водой. Тут вспомнились мне слова моей матери, сказанные ею однажды по поводу моих стремлений к морю: «Недурное будущее ты себе готовишь, добьешься ты того, что попадешь в пищу акулам». В ту минуту, как я вспомнил это пророчество, одна моя нога случайно задела другую. Кошмарный ужас обуял меня. Почудилось, что акула пытается схватить меня за ногу. Нервы мои не выдержали, я потерял сознание. Очнувшись, я увидел шлюпку, высоко вздымавшуюся передо мной на гребне волны. Она готова была уже проскользнуть мимо меня.

— Здесь, здесь! — закричал я, насколько хватило сил. Это был наш штурман. Меня выволокли из воды в шлюпку. Матросы стали выгребать обратно к судну. Я был весь облит кровью из раны. Штурман, выслушав мой рассказ о поединке с альбатросом, объяснил мне, что птица спасла мне жизнь, так как указала им место, где меня искать.

Матросы были рады, что им удалось спасти меня, но я сильно тревожился, — обрадуется ли капитан, получив меня снова к себе на судно. Он ходил взад и вперед на юте, преисполненный злости, и, заметив меня на шлюпке, заорал: «Проклятый немец, желал бы я, чтоб ты утонул! Посмотри в каком виде паруса из-за твоей никчемности».

Шлюпка подошла к борту, но тут-то и началась самая трудная задача — поднять шлюпку на судно. Когда судно опускалось на волне, шлюпку высоко вздымало кверху и, наоборот когда корабль подымался, шлюпку затягивало вниз. Не было никакой возможности заложить тали. Я был в таком нервном возбуждении, что, когда шлюпка поравнялась с фальшбортом судна, я перепрыгнул на палубу и упал там без создания.

Шлюпку так и не удалось поднять наверх, ее разбило в щепы, команда спрыгнула в воду, и ее пришлось вытаскивать на концах.

Капитан взял бутылку водки, приставил ее мне к зубам и

зарычал: «Пей, немецкая собака!» На следующее утро я еле пришел в себя. И до сих пор еще дрожь пробегает при воспоминании об этом ужасном дне.

Мне рассказывали потом, что, когда я упал за борт, штурман громко скомандовал: «Добровольцы, на шлюпку!» Но капитан не хотел и думать о моем спасении; он и не был к этому обязан, так как отправка шлюпки была связана с опасностью для ее гребцов. Вооружившись гарпуном, он стал грозить штурману, что распорет ему живот, если тот спустит шлюпку. «Попробуй, со мной идут добровольцы, — ответил спокойно штурман и, спустив шлюпку, отвалил от борта. Капитан был вне себя от ярости.

Наш путь шел мимо мыса Доброй Надежды, и, наконец, мы пришли в Австралию. Мое первое плавание было закончено. Нелегко далось мне это начало. Вернуться обратно в школу? Нет. Раз уж стал бродягой, нужно присмотреться к жизни и постараться стать на ноги собственными силами.

В поисках подходящей профессии.

В Фримантле, порту в Австралии, где мы разгружались, я часто съезжал на берег, познакомился там с матросами немецкого парохода и разработал план бегства с корабля. Служить без жалованья и подвергаться издевательствам капитана я больше не хотел. Накануне ухода «Ниобеи» в море, я, с помощью двух товарищей-немцев, перевез свои вещи в город и был таков. Капитан не использовал своего права заявить полиции о моем побеге.

Мне удалось вначале устроиться судомойкой в гостинице. Но эта работа скоро опротивела. В праздники, по вечерам, мне случалось посещать собрания членов «армии спасения». Их хоровое пение и в особенности граммофон, которого я раньше никогда не видал, приводили меня в восторг. Я решил записаться в «армию спасения», дал обещание не пить алкоголя, и вскоре, бросив гостиницу, поступил туда на службу. Мне сначала поручили пересыпать нафталином старое платье, которое разные благотворители дарили «армии спасения». И в то же время мною пользовались для рекламы. На всех собраниях меня сажали на передней скамейке и громогласно объявляли: «Мы спасли немецкого моряка, он вначале пил виски, как рыба воду». Я быстро научился английскому языку, и мне вскоре дали мундир и поручили распространять печатные, воззвания. Но мало-помалу эта деятельность надоела. Меня потянуло опять к морю, и я

заявил своим спасителям, что хочу снова стать моряком. Они не возражали, но уговорили меня, в виду моей молодости, не идти в матросы, а поступить помощником маячного сторожа в порту Августа.

Я был в восторге от моей новой должности. Мне отвели в домике около маяка опрятную комнату и объяснили обязанности. Они были несложны — утром чистить стёкла и рефлекторы маяка, а ночью через каждые четыре часа перетягивать наверх гири от часового механизма маяка. Днем мне разрешали сменять сторожей, и оставаться наверху маяка. Откуда я мог в бинокль обозревать все море. Как дивно хорошо было там наверху, когда в море бушевала буря!

Все здесь было мне по душе. В особенности же дочка одного из сторожей. Ее звали Ева. Мы даже раз обменялись невинными поцелуями. Это было замечено её родителем. Позвав других сторожей, он стал ломиться ко мне в комнату, угрожая меня исколотить. Необходимо было быстрое решение — открыть дверь и скорей — вон! Сказано — сделано. Моим бешеным натиском оскорбленный отец был сбит с ног, и я благополучно спасся бегством. Вечером, однако, я тайком пробрался к маяку и завладел одной из лошадей, взамен которой оставил всю мою одежду и остальные вещи. Водрузившись верхом на лошадь, я отправился искать себе счастья. Для начала я проработал две недели па лесопилке в окрестностях Порт-Огасты. Скопив небольшую сумму денег, я вернулся в город, чтобы оттуда на пароходе переправиться в какой-нибудь большой порт Австралии и там снова наняться на парусный корабль.

На пристани, где я ожидал парохода, рядом со мной сидел охотник, высокий норвежец, с карабином и бесчисленным количеством патронов. Он стал мне рассказывать, как он охотился на кенгуру и сколько он заработал на продаже шкурок. Во мне пробудилась страсть к бродячему образу жизни. Я уговорил его продать мне ружьё и патроны, отдал ему все мои деньги, в придачу еще и часы, и отправился вглубь страны.

Но рассказы норвежца оказались преувеличенными. Где я только не бродил, ни один зверь не попадался мне навстречу. Прожив несколько дней к каком-то заброшенном лесном шалаше, я вернулся затем в Порт-Огасту и продал свой карабин.

В гавань только что пришел пароход и привез целый табор факиров. Они сразу возбудили мое любопытство. В свою очередь, узнав, что я «моряк», они решили пригласить меня для разбивки палаток, ухода за лошадьми и т. п. Они пояснили мне, что, собственно говоря, они тоже моряки, но только путешествуют по земле. Меня привлекла прелесть бродячей жизни, к тому же с

ними следовало немало темноглазых индусских девушек. Это окончательно повлияло на мое решение сделаться учеником факиров, и я отправился с ними странствовать по всей Австралии.

Всякими хитростями пытался я постигнуть искусство факиров, но они держали свои знания в глубокой тайне. Мне ничего не удавалось узнать. В конце концов я решился достигнуть своей цели другими способами и сошелся с маленькой малайкой. Вначале она была очень сдержана, но по прошествии нескольких недель я от нее все же выпытал тайну кое-каких фокусов. Теперь мне становилось легче следить за работой самих факиров. Хотя я и был только конюхом, но все же постепенно приобретал как бы налет факира. Постигнуть наиболее трудные фокусы факиров для европейца почти невозможно. Старейшие мастера этого искусства привыкли, чтобы к ним относились с особым уважением и благоговением и, воображая себя сверхъестественными существами, держатся особняком от окружающих. Двое старейшин нашего табора с длинными бородами и вышколенной многолетними упражнениями силой воли производили большое впечатление.

Меня особенно поражал всегда следующий фокус. Кто-нибудь подходит к факиру, — и тот его спрашивает: «Что это за кольцо у вас? Оно очень ценное, остерегайтесь, чтобы не потерять его. Да вы уже потеряли его! Смотрите, оно здесь, у меня!» И факир показывает кольцо на своей руке. Я часто видел этот фокус и напрасно ломал себе голову, ища его разгадки.

Я пространствовал с факирами через весь австралийский материк, и в Брисбене расстался с ними. Меня снова потянуло на корабль, захотелось вновь последовать своему призванию моряка. Удалось вскоре устроиться на английскую парусную лайбу. Как-то в воскресное утро я сидел на берегу и мыл свое белье. В это время ко мое подошли трое прилично одетых людей и, пристально рассмотрев мою мускулатуру, спросили сколько мне лет.

— Пятнадцать, — ответил я.

— Хотите научиться боксу?

— О, да! Кто знаком с боксом, тот не так легко рискует быть поколоченным.

Итак, я отправился в школу бокса для испытания. Меня тщательно осмотрели и предложили мне даровое обучение боксу и шесть фунтов стерлингов (60 рублей), с условием, что во всех состязаниях я буду выступать, как представитель Квинсленда[4]. В Австралии тщательно ищут подходящих людей, чтобы выработать из них призовых боксёров. Меня окружили исключительным уходом, и всеми способами развивали мое тело. После трех

месяцев такой подготовки меня стали учить приемам бокса. Но, прежде, чем научиться наносить удары, пришлось самому вынести их изрядное количество, чтобы закалить все части своего тела, в особенности грудь.

В школе я себя чувствовал превосходно. Вскоре меня должны были послать в Сан-Франциско для дальнейшего совершенствования. Но с меня было уже довольно моей боксёрской выучки, и я решил снова вернуться к морю. Где бы я ни был, какие бы обстоятельства не увлекали меня в сторону, тяготение к морю всегда возвращало меня обратно на корабль.

На этот раз я поступил на американскую четырёхмачтовую шхуну «Золотой берег», которая ходила из Сан-Франциско в Гонолулу с переменным грузом сахара и леса.

Это было идеальное время. Мне отлично платили — 45 долларов (90 рублей) в месяц, и сразу приняли матросом I класса. Но в первый же мой приход в Гонолулу, верный моему всегдашнему стремлению к всё новым и новым исканиям, я вовлекся в авантюру, воспоминание о которой до сих пор не особенно приятно.

На судне я подружился с одним немцем-матросом. И вот, мы вдвоем задумали променять своё подначальное положение на корабле на более самостоятельную профессию. Жизнь рыбака казалась нам верхом блаженства. Нам не хватало только подходящего судна. Нужно было также ружье. Мы хотели день ловить рыбу; а день охотиться, Решено было привести план в исполнение, в Ванкувере[5], куда мы должны были зайти на возвратном пути в Сан-Франциско. Но приходе в Ванкувер , мы раздобыли карабин Винчестера и наметили украсть шлюпку из ближайшего рыбачьего поселка — Модевиль. Мы провели там весь вечер и наблюдали, как туземцы сидели за кострами на берегу. Множество собак встретило нас ожесточенным лаем. Душа у меня готова была уже уйти и пятки.

С наступлением полной темноты удалось отвязать один из челноков на берегу, переправиться к ближайшему парусному судну и, тихо вскарабкавшись на него, поднять якорь. Паруса были разложены для просушки; нам не трудно было быстро их поставить и отойти от берега. Ветра почти не было; паруса еще только полоскало. С берега, однако, заметили наше движение и подумали, что судно с якорем дрейфует в море. Несколько туземцев сели и шлюпку и стали грести в нашу сторону. Что нам было делать? Наконец, судно наше вышло из под завесы высоких прибрежных скал, и ветер надул паруса. Мы сразу, как черти, рванулись в море. Туземцы пробовали стрелять с берега, но нам удалось благополучно проскочить мимо и выйти в бухту Ситтль.

Здесь стоял немецкий парусник, производивший окраску наружного борта. Немецкие матросы дали нам хлеба, сухарей и свинцовых белил. Окрасив наше судно в белый цвет, мы стали заниматься рыбной ловлей.

Оставаться на одном месте нам было не по душе, — мы были перелетными птицами. Рыболовство поэтому вскоре надоело и решено было тайком доставить судно обратно в Модевиль.

Но тут-то нас и накрыли и, как юных преступников, передали исправительному суду. К счастью, суд был снисходительный, и мы отделались несколькими неделями лишения свободы. Если бы англичане могли предполагать какой будущий талант таится в молодом пирате, они, наверно, продлили бы мое заточение до конца мировой войны.

Матросом вокруг света.

После всех этих неудачных приключений меня потянуло обратно на родину. Я нанялся на английский парусник «Пинмор» в на нем совершил самое длинное в моей жизни морское плавание — 285 дней без берега — от Сан-Франциско до Ливерпуля. Сначала мы без конца лежали в дрейфе из-за безветрия. У мыса Горна нам пришлось долго бороться со штормами. Самое неприятное было то, что продовольствия у нас имелось всего на 180 дней, в воде также был недостаток, да и, кроме того, вода пришла в негодность, так как волны залили водяные цистерны. В пути шесть человек умерли от цинги и сонной болезни. У всех распухли нижние части тела. Мы могли идти только под штормовыми парусами — никто не в силах был работать на реях. Питаться приходилось впроголодь. Казалось, что сам дьявол поселился на нашем корабле. Ни одно судно не попадалось навстречу. Ни одно дождевое облако не слало нам дождя, все тучи проходили мимо. У островов Сцилли (юго-западная оконечность Англии) нам роздали последнюю порцию гороха. Когда, наконец, в канале к нам подошел буксир, мы встретили его общим криком: «Воды, воды!» Сколько мы ни пили теперь, все нам было мало. Жажда не утолялась, настолько иссушено было все тело.

После двухнедельного пребывания в госпитале, я расстался с судном и отправился в Гамбург. Я хорошо заработал и скопил больше тысячи марок. Полноправным матросом, гордо прогуливался я по городу. Был декабрь месяц, время Гамбургской ярмарки, когда устраиваются всякие народные увеселения. Тут

был и чемпион-борец Линстулиан. 50 марок предлагалось тому, кто его победит.

Товарищи стали меня подзадоривать:

— Парень, не заставляй себе два раза повторять — ты ведь подожмешь под себя этого типа.

— Нет, не стоит этого делать, мы — в Гамбурге.

Но Линстулиан, услышав наш разговор, завопил:

— Ну, ты, захвати только с собой мешок, чтобы было в чем нести твои кости домой.

Этот выкрик я счел за оскорбление и поднялся на подмостки. Директор балагана радостно закричал:

— Пожалуйте, уважаемая публика, жертва нашлась!

Линстулиан, как бык, стал метаться из стороны в сторону. Мне дали одеть фуфайку с красно-белыми полосами и пояс. Палатка стала наполняться. Входную плату не замедлили тотчас же повысить.

Когда я вышел в новом одеянии на арену. Линстулиан посмотрел на мою мускулатуру и стал вести себя скромнее. Директор балагана продолжал свои выкрики.

Затем борьба началась. Вначале это была не правильная борьба, а просто проба сил. Он пытался было притянуть меня к себе и свалить еще до того, как был подан первый сигнал. Это привело меня в бешенство. Я стал наседать на него, но не мог его приподнять. Публика стала орать: «Ты ведь гамбуржец, — ты должен справиться!» Какой-то боцман обещал мне 50 марок, если я выйду победителем. При третьем разе я поднял Линстулиана высоко над головой, перевернул его и бросил на землю. Балаганщик пытался уверять, что я не положил противника на обе лопатки, но публика в негодовании грозила разнести весь балаган. Мне заплатили деньги, правда, всего 20 марок, вместо обещанных пятидесяти, но я не хотел подымать скандала. Товарищи вынесли меня на руках в ближайшую пивную, где я, в качестве победителя, должен был приветствовать всех выпивкой.

После двух недель пребывания в Гамбурге я нанялся на парусную шхуну «Цезареа». Это было мое первое немецкое судно. Мы опять пошли в Австралию, на этот раз в Мельбурн. Капитан был толковый моряк, но скуп и мелочен донельзя. Он вместе с коком старался урезывать наш харч и всячески выгадывать на продовольствии. Как ни старался ему угождать в этом наш кок, но вскоре они поссорились из-за нескольких окороков, которые мы «отбуксировали» из кладовой. Капитан подозревал кока, что тот припрятал их для себя. В конце концов, кок кровно разобиделся и в Ньюкасле сбежал с корабля.

Таким образом, мы оказались без кока. Никто из команды не

хотел занять его место. Наконец, капитан объявил, что если никто не желает добровольно взяться за камбуз, то он принужден назначить кока своей властью. Обратившись ко мне. Он спросил:

— Феликс, ты воду кипятить умеешь?

— Да, капитан.

— Ну, тогда шпарь в камбуз! И смотри, чтобы горох не пригорел.

Я был чрезвычайно рад назначению, надеясь добраться до всяких вкусных вещей в капитанской кладовой. Младший штурман показал мне. что и как приготовлять и где брать провизию. Я углубился в осмотр кладовой и набил себе полное брюхо сливами, сушеными яблоками, вареньем, опустошил также две банки пикулей, одним словом, подкормился на славу.

В первый день я сварил горох. Он удался, как нельзя лучше. Правда, я незаметно сунул туда кость от ветчины и влил бутылку красного вина из капитанских запасов. Капитан и команда не могли нахвалиться. «Вот так суп, Феликс, оставайся, брат, в камбузе, ты спец этого дела».

Похвала придала мне самоуверенности, но на следующий день горох пригорел. Мне приходилось слышать, что в этих случаях пускают в ход соду, но я не знал в каком количестве. Ну, думал я, чего её жалеть! Всыпал две полных пригоршни и добавил ещё лишнюю бутылку красного вина. Все опять были в восторге от супа: «Феликс, сегодня горох еще вкуснее, чем вчера, он как следует разварился. Как это тебе удаётся? Ты, Феликс, прирожденный повар».

Но... в шесть часов вечера сода подействовала. Капитан был три дня болен. Я вылетел из камбуза, и на мое место назначили другого.

Вскоре после этого происшествия капитан решил заготовить себе впрок колбасы. Нужно было зашить её в парусину и обсыпать известью. Дело это было поручено младшим матросам. Они вообще считаются более честными и менее испорченными. Такой жук, как я, неохотно подпускался к подобной работе. Но матросы получили издали некоторые таинственные указания. Была распилена палка от метлы. Затем от каждой колбасы отрезывался с обоих сторон кусок и, вместо него, зашивалась деревянная болвашка. Капитан вел строгий счет всем 160-ти колбасам, висевшим в кладовой, и, довольный, приговаривал: «Слава богу, ребята, что вы еще порядочные люди». Впоследствии он должен был разубедиться в этом.

В Мельбурне мы сдали свой груз и, приняв уголь, пошли в Калета-Буэна в Чили. Здесь нагрузились селитрой и взяли курс, чтобы идти в Плимут. В этом плавании я получил звание матроса

I-го класса. В вахтенном журнале было написано, что я самостоятельно поставил фор-брамсель.

У Фолклендских островов нас встретил сильнейший циклон. Вначале нам удавалось уходить от ветра. Судно хорошо шло попутным штормом. Но, чем больше свирепел шторм и бушевало море, тем опаснее становилось идти по ветру. Мы рисковали лишиться возможности сделать поворот. При повороте на фордевинд, стоит только упустить момент, и судну грозит гибель. Волны с кормы хлынут на палубу и сметут все, что им попадется на пути.

Мы волей-неволей продолжали штормовать по ветру и переживали жуткие минуты. Исполинские, волны набегали сзади и обрушивались на корму. Каждое мгновенье можно было ждать, что волны зальют корабль. Все имевшиеся у нас перлиня и тросы были нагромождены на юте, чтобы волны разбивались о них и теряли силу напора.

Наше судно под четырьмя парусами шло со скоростью десяти узлов, не считая скорости движения самих волн, которые несли нас с собой. Наконец, мы вошли в центр циклона, который, как известно, продолжительное время вращается в определенном направлении. Здесь царствовала мертвая тишина, Небо было усеяно звездами, но в окружающей дали море со всех сторон бушевало и кипело, как в котле. Непосвященный думает, что в центре ураган всего сильнее. Отнюдь нет — здесь полное безветрие, но опасность от этого только усиливается. Разбушевавшиеся волны гонят со всех сторон к центру всю массу воды, которая напирает на судно. Из-за отсутствия ветра судно теряет ход и становится игрушкой в водовороте волн. Единственное спасение — это как можно скорее пройти через центр циклона.

То один, то другой борт судна зарывался в море, и весь вопрос был в том, как долго выдержит рангоут и такелаж это свирепое мотание из стороны в сторону. От бешеной бортовой качки мы потеряли все стеньги. После получасовой нечеловеческой борьбы, которая буквально вытравила из нас все силы, мы, наконец, прошли центр урагана.

Буря снова заревела с удвоенной силой и весь такелаж, все брам-реи и марса-реи грохнулись вниз, запутались о штурвал и повисли за бортом. Палуба была полна воды. Ветер вдруг повернул па восемь румбов. Нам удалось как раз вовремя обрасопить оставшиеся реи. Прямо каким-то чудом мы выскочили из циклона. На палубе все было сломано и стояло вверх дном, в трюмах было полно воды. На наше счастье, мы долго шли попутным штормом и, благодаря этому, прошли значительное

число миль. Для корабля, возвращающегося домой, это имело громадное значение. День и ночь приходилось теперь работать — поправлять такелаж, выстреливать фальшивые стеньги, выкачивать воду из трюмов и т. и.

После 120-дневного перехода мы, наконец, пришли в Плимут. Вся команда списалась на берег, и только я и ещё двое остались на корабле. Часть новых матросов нам прислали из Гамбурга, остальных мы навербовали в Англии. Но это всё были кочегары, которые никогда еще не плавали на паруснике. Получилась жалкая команда. В Плимуте мы приняли в качестве груза мел в бочках. Груз этот занял мало места, и вся средняя палуба оставалась свободной. Только в кормовой отсек был погружен мышьяк — 300 тонн — в маленьких бочонках. Они, в силу своей тяжести, также заняли малое пространство грузовой площади. В общем такое распределение груза должно было неблагоприятно отразиться на остойчивости, судна.

Капитан рассчитывал сделать срочный рейс в Нью-Йорк. Но штормы, одни за другим, продолжали нас преследовать, и мы медленно подвигались вперед. Кочегары не могли ни стоять на штурвале, ни справляться с парусами. Они получали жалованье больше нашего, а мы должны были делать за них всю работу. Мы были сильно возмущены и срывали на них нашу злобу. Даже юнги, в обязанность которых входило убирать жилые помещения, отказывались делать приборку в кубрике, где разместились эти «пароходные ослы».

Наконец, в канун рождества погода впервые разъяснилась, и подул попутный ветер. После долгого перерыва можно было опять поставить брамселя. Удивительно было иметь, наконец, палубу сухой. Капитан решил торжественно отпраздновать рождество. Была сооружена ёлка из метел и голиков. Её украсили разноцветной бумагой и всякой мишурой. Каждый получил в подарок фунт табаку. Вдобавок, капитан выставил нам окорок и ендову с джонкой. Когда были зажжены свечи, депутация от команды отправилась на ют к капитану поздравить его с праздником, пожелать ему счастливого плавания и пригласить прийти полюбоваться ёлкой. Капитан пошел к нам на бак, кок вынес джонку. Мы все стояли наготове с чарками, чтобы чокнуться с капитаном. В этот самый момент с носа неожиданно налетает на судно «белый» шквал.

Его называют «белым», так как приближение его незаметно. Он налетел прямо спереди. Судно получило задний ход, фор-стеньга полетела за борт, за ней грот-стеньга, на палубе полнейший разгром, уцелели только мачты. Мы кинулись к снастям. С обоих сторон, справа и слева, свисал такелаж. Капитан

бросился к штурвалу, под ним лежал полумертвый рулевой, весь израненный. Он умер через два дня.

Началась отчаянная борьба со стихией. Топорами стали обрубать концы. Паруса на нижних реях, единственные которые уцелели, приходилось выносить на ветер, чтобы как-нибудь дать ход судну. После четырех часов мучительной работы мы достигли того, что корабль был в некоторой степени у нас в руках. Нужно считать чудом, что при этом никто не был убит или смыт волнами, перекатывавшимися через все судно, потерявшее способность управляться.

Нанятые в Плимуте матросы залезли в кубрики и спрятались там, как кроты; ярость против них была так велика, что они не решались больше выходить на палубу. Шторм стал усиливаться до степени урагана. Мы боролись всю ночь и весь следующий день. На третий день средняя палуба не выдержала тяжести груза и провалилась. Многие болты сдали, и судно дало течь. Все бросились перегружать бочонки с мышьяком, большинство из которых лопнуло. Мы совершенно не отдавали себе отчета какой опасности нас подвергала эта работа. Распылившийся мышьяк причинил жестокие воспаления всего тела. Через несколько дней вся кожа у нас распухла. В конце концов, бочки с мышьяком были убраны, и мы отдались опять всецело борьбе со стихией. Судно имело большой дифферент на нос. В носовом трюме было три фута воды. «Все к помпам!» — командует капитан. Мы качаем изо всех сил, но вода продолжает прибывать, а шторм все усиливается. Для поддержания сил прибегли к запасам спирта. Справиться с течью было едва ли мыслимо, но мы продолжали, что было мочи, налегать на помпы.

Вдруг налетает через палубу гигантская волна и сносит весь камбуз. Кок варил в это время кофе для нас и, чтобы самому немного согреться, сидел у плиты, упершись ногами в колосники. Его смыло вместе с плитой, котлом, кастрюлями и ящиком с углем. В последнюю минуту он выкарабкался наружу, схватился за трубу камбуза и, по-видимому, взывал о помощи. В бушевавшей буре, .мы не могли расслышать его криков. О спасении его нечего было и думать. У меня до сих нор в ушах слова, которыми напутствовал его находившийся рядом со мной старый матрос: «Держись крепче! Угля, чтоб добраться к дьяволу, у тебя ведь хватит».

Сорок восемь часов проработали мы у насосов. Но не было заметно, чтобы вода шла на убыль. Наоборот, она все прибывала. Все окончательно выбились из сил. Водка доконала нас. Мы были конченные люди.

Капитан пытался, угрозами повлиять на нас: «Если вы

бросите работу, я запущу в вас гарпуном!» В эту минуту с кормы раздался крик: «Полундра»[6]! Из-за насосов, мы не могли ничего видеть, но слышали рокот набегающей волны. Она с такой силой обрушилась на палубу, что шесть матросов, работавших у насосов, были подняты на воздух. Двое тотчас полетели за борт, один был прижат к вантам, потерял руку и был снесен в море. Одному размозжило череп, а тело другого с раздробленными костями перекатывалось взад и вперед по палубе. Несчастье не миновало и меня. Волна вклинила меня между сорвавшейся мачтой и маховым колесом насоса. Нога была сдавлена так, что кость переломилась. Выкачивать воду больше было некому. Судно трепало из стороны в сторону. Вода бурлила около меня, но заклиненная нога не позволяла встать. Я рисковал утонуть тут же, на палубе.

При помощи ломов матросы сдвинули упавшую мачту, освободили меня и перенесли в каюту капитана. Разрезав мой сапог и осмотрев ногу, капитан спокойно сказал: «Мы потеряли уже семь человек, больше мы не можем терять. Плотник, смотри теперь в оба». Он старательно обвязал мою ногу концом троса, провел другой его конец в блок, укрепил его в выдвижном ящике буфета и заставил штурмана и плотника осторожно тянуть за конец. Как опытный мастер, капитан наблюдал за процедурой и командовал: «Нажми сильнее! Еще немного... Еще разок... Вот так! Пожалуй, нога вправлена теперь на место». Боль была адская, по, благодаря этому «морскому хирургическому приёму», удалось избежать неправильного сращивания кости. «Теперь все в порядке, — заключил капитан, — плотник, выдолби сердцевину дерева, смерь икру и заложи ее в лубки». Два выдолбленных лубка, скрепленных винтами, отлично держали мне ногу. Я мог стоять и двигаться, не испытывая особой боли, так как точка опоры ноги была перенесена кверху.

Между тем, положение судна становилось все безнадежнее. Ничего не оставалось делать другого, как сесть в шлюпки. Одна шлюпка пошла со штурманом, другая с капитаном. Каждая шлюпка сбрасывалась за борт на длинных тросах, при чем в море выливали в это время масло, чтобы утишить волнение. Матросы обвязывались концом, прыгали в воду и доплывали до шлюпки. Следующие, держась за тот же конец, плыли им вслед. Когда все пересели в шлюпки, мы отвалили от судна и только табанили[7] вёслами, чтобы удержаться против волны. О том, чтобы грести вперед, — нельзя было и думать. Приходилось табанить веслами день и ночь, пока продолжался шторм, так как иначе шлюпку перевернуло бы.

Несмотря на свою сломанную ногу, я не имел права

рассчитывать на какое-нибудь снисхождение.

Из провианта у нас было только немного сухарей, подмоченных соленой водой, и незначительный запас пресной воды. Острый холод и ряд бессонных ночей до того изнурили нас, что все с облегчением думали о смерти. Четыре дня нам пришлось переносить эти страдания. Наконец, на четвертый день, показался пароход. Возникли радостные надежды. К веслу привязали пару штанов, чтобы нас, легче могли заметить. С напряжённым ожиданием стали мы смотреть на пароход. Видит он нас или нет? Мы уже готовы были вообразить, что он изменяет курс в нашу сторону, но после долгого ожидания наступило горькое разочарование. Пароход все более скрывался из виду.

Капитан, опытный моряк, старался придать нам бодрость: «Не отказывайтесь так легко от жизни. Смотрите на меня — старого волка! Держитесь, ребята и не впадайте в уныние». Он удерживал нас нас от питья соленой воды, так как это только ускорило бы нашу гибель. Мы испытывали такую жажду, что сосали пальцы, лишь бы вызвать отделение слюны.

К счастью, ветер несколько утих. Часть людей получила возможность спать, хотя бы сидя. Недостаток в воде и все пережитые лишения настолько нас изнурили, что мы едва могли ворочать веслами. Мы знали, что, если помощь не придет в скором времени, мы все погибнем. Зарождалась мысль кинуть жребий, кого первым принести в жертву, чтобы утолить жажду его кровью. Каждый мысленно обдумывал эту идею, но никто не решался ее громко высказать. Удерживал страх, что жребий может пасть именно на самого тебя. Вплоть до вечера капитану удавалось влиять на нас словами убеждения. Но, наконец, нам стало невмоготу, и мы решили выпить сразу весь остаток пресной воды. Будь, что будет, нам было все равно!

На следующее утро показался опять пароход. Мы, насколько было сил, стали подавать сигналы. Наконец, пароход повернул на нас.

Крик радости вырвался из наших уст. Мы спасены! Но в ту же минуту нас покинул последний проблеск энергии. В полном отупении выжидали мы дальнейшего хода вещей. Пароход спустил штормтрапы, ожидая, что мы взлезем к нему на борт. Но это было выше наших сил. Мы не могли даже подняться на ноги и предоставили себя всецело нашим спасителям — пусть они делают с нами, что хотят. Пароходу пришлось пустить в ход стрелы и поднимать нас на стропах, как мёртвый груз. Но и это нас не разбудило. Никто не помнил, как он попал на палубу парохода. Мы спали шестнадцать часов подряд, не отдавая себе отчета, где мы находились.

Когда разбинтовали мою ногу, она была вся чёрная. Начиналась, по-видимому, гангрена, но от меня это постарались скрыть.

По прибытии в Нью-Йорк, я попал в немецкий госпиталь. Молодой врач осмотрел кость, выступавшую наружу, и сокрушенно покачал головой, решив, что у меня гангрена. Но на следующее утро пришел старый профессор и сказал: «Нет, ничего подобного, это просто закупорка крови. Только от этого нога и почернела».

После восьми недель лечения я вышел из госпиталя и поступил на канадскую шхуну «Летающая Рыба». Она шла в Ямайку с грузом дерева. Незадолго до нашего прихода туда, я, по неосторожности, приподымал люк, опять сломал себе ногу. Пришлось в Ямайке снова лечь в госпиталь. Когда меня принесли туда, на мне были одеты только брюки, голландка и один сапог. Все остальные вещи остались на судне. Спустя две недели, инспектор лазарета спросил меня, оставил ли я какое-нибудь имущество на корабле. «Да, — говорю я, — шесть фунтов (60 рублей)»

«Ну хорошо»,—ответил он. Но, по справке в консульстве, оказалось, что капитан, перед уходом, оставил на мое имя лишь три фунта. Остальное же мое жалованье и все мои вещи он присвоил себе. Я оказался почти без одежды и без гроша в кармане. Администрация госпиталя не замедлила выкинуть меня вон, и я, со сломанной ногой, в гипсовой перевязке. очутился на улице.

С помощью палки, с трудом добрался я до берега и решил здесь обосноваться. Тут можно было, по крайней мере, прикрывать себя песком. Но вскоре возник другой вопрос: где достать еду?

Вначале я питался кокосовыми орехами. Но, пусть сам чёрт их ест, если ему нечем питаться. Так я просуществовал два-три дня. Наконец, пришел пароход.

Со своей клюкой и гипсовой повязкой я поспешил пробраться на пароход. Фуражки у меня не было, я был небрит, немыт, лицо мое так загорело, что вся кожа слезала, волосы висели длинными космами. Вид был у меня отвратительный.

Пароход разгружал уголь. Я разыскал штурмана и попробовал с ним заговорить. Но он меня встретил грубой английской руганью. «Посмотри, как ты выглядишь, свинья этакая. Что тебе нужно здесь на пароходе?»

Я был ошарашен такой встречей. Спустившись обратно на пристань, я захватил с собой пустой угольный мешок, сам не зная, что я с ним буду делать. На берегу я попросил какого-то

негра разрезать мне гипсовую повязку. Но вскоре почувствовал, что напрасно сделал это — тропическое солнце стало припекать мне ногу. Это причиняло мучительную боль. Вот тут-то угольный мешок, которым я обернул ногу, и оказался как нельзя более кстати. Ночью он служил мне подушкой.

Так провел я три следующих дня, питаясь кокосовыми орехами и бананами. Ковылял по берегу небольшой реки, которая протекала по другую сторону города, я набрел на бамбуковую рощу. На опушке старый негр вырезывал бамбук. У меня был еще в целости мои матросский нож, и я вызвался ему помогать. Вечером он мне дал шесть пенсов на еду. Я попробовал рассказать ему свои последние приключения, но он отнесся недоверчиво к рассказу и смотрел на меня очень испытующе. На мою просьбу устроить меня на ночлег, он начал бормотать, что слишком мало знает меня. В конце концов, он все же согласился приютить меня в сарае. В свой шалаш он, однако, не хотел меня пустить. Па следующее утро негр накормил меня маисом. Мы снова принялись за резку бамбука. Во время работы я вдруг заметил приближающийся с моря белый пароход. Работа была мигом брошена, и я полетел в гавань. Каждое судно, входившее в гавань, вызывало во мне надежды.

Пришедшее судно оказалось немецким крейсером «Пантера». Много матросов уже сошло на берег. Я тотчас решил завязать с ними знакомство. Приблизившись к одной кучке, среди которой стоял высокий матрос, говоривший с сильным саксонским акцентом, я обратился к нему на родном наречии, рассказал ему свои горести к попросил дать мне немного хлеба.

— Сейчас я тороплюсь на корабль, но приходи сегодня в шесть часов на пристань.

Без четверти шесть я уже ждал в условленном месте. Вскоре пришел мои новый знакомый. Он подал мне целый каравай черного хлеба и сказал, чтобы я приходил за хлебом каждый день и в этот же час. У меня только хватило слов, чтобы сказать ему: «Какой ты замечательный парень!» Но в этом было все сказано.

На следующий день он пришел ко мне опять.

— Друг, можешь ли ты достать мне фуражку или, по крайней мере, пару башмаков?

— Завтра воскресенье. Ты можешь сам прийти на корабль.

Я стал отказываться, но он уговорил меня, и на следующий день я, как преступник, прокрался на судно. Матросы сидели на баке и пили кофе. Мне казалось, что я, несчастный босяк, попал к благоустроенный дом к состоятельным людям. И это время показался на палубе вахтенный офицер. Он увидел меня за столом. Матросы вскочили с мест и вытянулись по-военному. И

тоже встал, пытаясь скрыть свой угольный мешок. Раздался окрик офицера:

— Вахтенный!

— Есть, господин лейтенант!

— Выкиньте этого типа за борт и смотрите впредь, чтобы подобная сволочь не проникала на корабль!

Вахтенный подошел ко мне:

— Потрудитесь сойти на пристань.

Матросы, которые меня уже немного узнали, стали что-то ворчать про себя, а один шепнул мне:

— Феликс, поверь моему слову, завтра ты получишь фартовое платье... Я стяну у лейтенанта его брюки и фуражку. Ты завтра же их будешь иметь.

«Выкиньте эту сволочь за борт». Эти слова продолжали звучать в ушах. Каково было моё внутреннее состояние! Услышать родной язык, находиться под германским флагом и вдруг быть выгнанным. С горькой обидой на сердце спрятался я на берегу, чтобы никто не мог меня видеть. А в мыслях так и горели оскорбительные, слова: «Выкиньте эту сволочь за борт».

Мои друзья с «Пантеры»» насовали мне в карманы бисквитов и велели быть завтра в шесть часов на пристани. Я, конечно, пришел и получил свою буханку черного хлеба. И 10 часов вечера я должен был снова прийти. На этот раз два матроса в темноте передали мне парусиновые башмаки, синие брюки, морскую фуражку, носки, рубашки и пр.

— Ну, Феликс, теперь принарядись, как следует.

Такой радости я никогда не испытывал. Теперь у меня было с чего начать новую жизнь. Я мог показаться отныне на любой пароход.

.Много лет спустя, когда я, по просьбе Вильгельма II-го, рассказал ему этот случай, он загадочно посмотрел на меня и заметил присутствующим: «Какая поэзия была бы для него, если бы он теперь опять попал на «Пантеру». Не прошло и двух месяцев после разговора с Вильгельмом, как я был назначен командиром этого крейсера.

Новое одеяние доставило мне сразу же место у смотрителя набережных. Я должен был помогать закреплять швартовы приходящих судов. Мне хорошо платили, питание было достаточным. Я возродился нравственно и стал снова человеком.

Через месяц я нанялся на шхуну «Нова Скотия». Она ходила между Вест-Индскими островами. В один из рейсов мы зашли в порт Тампико в Мексике. Во мне опять загорелась страсть к бродяжничеству, и я с одним товарищем отпросился у капитана в отпуск на несколько дней. Верхом на лошадях мы отправились

вглубь страны — в мексиканские прерии и жили там среди ковбоев, табунов мустангов, бесчисленных стад бизонов, учились кидать лассо и т. п.

Отпуск мы, конечно, просрочили и, по возвращении в Тампико, уже не застали своего судна. Но нам было мало горя. В такой благодатной стране, как Мексика, стоит только войти на базар и предложить услуги носильщика, чтобы не только заработать пропитание, но и отложить пару серебряных монет для игорного притона. Когда эта беготня с корзинами нам надоела, мы записались на военную службу. В Мексике каждый может быть солдатом. Учений никаких не производится, и сама служба не трудная. Мне пришлось несколько раз стоить на часах у ворот дворца, в котором жил диктатор Мексики Порфирио Диаз. Однако, и эта служба нас не увлекла. Мы дезертировали из армии и поступили рабочими на постройку железной дороги. Здесь мы также долго не удержались. Наконец, кончили тем, что в Веракрусе нанялись на нефтеналивной пароход. В Саванне я перешел на норвежский парусник, который ходил сначала между Нью-Йорком и Австралией, а затем пошел в Ливерпуль. Во время этих плавании, я хорошо научился говорить по-норвежски, совершенно не предполагая, что впоследствии это мне пригодится. Из Ливерпуля я попал в Гамбург.

Опять на школьной скамье.

В Гамбурге мне пришла мысль держать экзамен на диплом штурмана. Для этого необходимо было иметь стаж плавания на пароходе. Я подрядился поэтому матросом на один из грузовых пароходов и плавал сначала в Средиземном море, а потом между Германией и Голландией. После нескольких месяцев плавания я смог осуществить свои мечты о дальнейшей морской карьере и поступил в мореходную школу в Любеке. Мне было в это время уж больше двадцати лет. Все наши старые капитаны выбились в люди таким же путем. Школа — это те «узкие врата», через которые должен пройти каждый матрос, если он хочет продвинуться вперед. Пассажиры охотнее доверяют свою жизнь старому испытанному моряку, чем какому-нибудь франту в лакированных ботинках.

Что значит вообще морское образование? Оно состоит, главным образом, в практических знаниях, в умении выйти из трудного положения и бороться со стихиями. Когда такелаж летит вниз и нужно решать вопрос — что делать, знание высшей

математики мало чему поможет.

В школе я себя чувствовал сначала очень подавленным. Как моряк, я имел уже многолетний опыт и представлял собой кое-что, в школе же я стал снова полным ничтожеством. В науках я отличался полным невежеством. Я не умел грамотно писать, не знал литературного немецкого языка и мог изъясняться только по-простому. Арифметику мне пришлось начинать с азов. Я не имел понятия о дробях, не понимал, что такое числитель и знаменатель. Помимо занятий в школе, приходилось каждый вечер брать частные уроки, чтобы постепенно осилить тригонометрию, навигацию, астрономию и тому подобную премудрость. Голова моя туго поддавалась учению, и я готов был прийти в отчаянье. Но упорным трудом и прилежанием, я в девять месяцев настолько подготовился, что мог рискнуть держать экзамен. Целую неделю продолжалось это испытание, и в результате я получил столь желанное звание штурмана дальнего плавания.

Офицер коммерческого флота.

После экзамена я поступил вахтенным офицером на пароход «Петрополис» — крупнейшей немецкой пароходной компании «Гамбург—Америка». Взамен прежней кисы и походного чемодана, я заказал себе сундук и воображал себя настоящим капитаном. Я завел себе лайковые перчатки, бельё, башмаки и до сих нор еще вспоминаю, как я покупал себе первые манжетные запонки. Когда я в своей новой форме прогуливался по спардеку «Петрополиса», я чувствовал себя молодым богом. Ведь еще недавно н был простым матросом, должен был драить медяшку и исполнять всякую черную работу. Тем более разительной представлялась, мне перемена в моей судьбе.

После годичного плавания на «Петрополисе» я воспользовался правом поступить вольноопределяющимся в военный флот. Запасшись впервые в жизни билетом второго класса, я сел в поезд и отправился в Киль. Здесь мне пришлось провести год, сначала в казарме, а потом на военных судах флота. Наконец, меня произвели в мичманы запаса флота.

Дальнейшая моя служба в течение двух лет протекала на больших коммерческих пароходах Гамбургской компании. В свободное время я продолжал упорно заниматься своим образованием и готовился держать экзамен на капитана дальнего плавания.

Часть своих досугов в Гамбурге я любил посвящать парусному спорту на Нижней Эльбе. Катаясь, однажды, на своей яхте, я увидел парусный бот, который беспомощно штормовал. Владелец его — кёльнский купец, как оказалось впоследствии, — совершенно не умел управлять парусами. Порывом ветра на боте сбило бизань-мачту, и злополучный «спортсмен» очутился в воде. Когда я подошел к нему на яхте, он успел уже скрыться под водой. Мне пришлось нырнуть на значительную глубину, чтобы поймать его. Я поднялся с ним на поверхность воды, но в ту минуту, как я хотел расправить легкие и наполнить их воздухом, он судорожно вцепился в меня руками и ногами. Меня потянуло вместе с ним на дно. С большим трудом высвободил я ноги, оттолкнул его от себя и всплыл опять наверх. У меня уже стало темнеть в глазах, но, отдохнув немного, я снова нырнул. Поймав утопленника, я долго выгребал с ним против течения. Все-таки добрался до берега реки. Здесь собралась большая толпа народа. В полном изнеможении я свалился на песок и лишился сознания. Только через час я пришел в себя и мог уехать домой. Спасенного мною человека также удалось привести в чувство.

Рассказывать о подобных случаях спасения погибающих — чрезвычайно скучно. Я привел этот случай только потому, что он в моей жизни сыграл впоследствии известную роль.

Офицер военного флота.

Осенью 1911 года я был принят офицером на действительную службу в военный флот. Поводом к этому послужил пятый по счету случай, когда я спас погибающего. Дело происходило в Гамбурге, вечером 24 декабря. Я стоял на пристани в ожидании парового парома. При сумрачном освещении портовых фонарей вдруг мелькнул человек, барахтавшийся в воде. Я тотчас приготовился броситься в воду, но стоявший рядом со мной таможенный надсмотрщик удержал меня за рукав: «Разве не довольно с вас, что потонет один? Вы с ума сошли кидаться в такую ледяную воду?» Я вырвался из его рук и спрыгнул вниз. Чёрт возьми, в какой я окунулся холод! Было 13,5 градусов мороза. Как будто раскаленный гвоздь вонзился мне в затылок. Мне пришлось проплыть 25 метров, чтобы добраться до утопавшего. На его счастье, благодаря морозу и винным парам, он окостенел. Кто спокойно держится в воде, тот не так быстро идет ко дну. Я приволок его к пристани и только с помощью таможенника мог взобраться наверх. «Такой сумасшедший

парень, — сказал он, — ведь, не будь меня здесь, вы оба бы потонули».

Нас обоих привели в харчевню, завернули в теплые одеяла и стали вливать в нас пунш стакан за стаканом. Спасенный мной человек оказался английским матросом.

Эта «рождественская история» была пропечатана во всех газетах. Рассказывалось, что я спас уже пять человек, но до сих пор не получил еще медали за спасение погибающих. Историей заинтересовался главный адмирал флота принц Генрих. Вскоре последовал запрос — не желаю ли я поступить на действительную службу в военный флот. Я ответил согласием и был командирован на один из больших кораблей для прохождения поверочного курса.

Пришлось опять приняться за учение. Нужно было одолеть все то, чему морские кадеты и гардемарины учатся в течение 3,5 лет. С моими товарищами и учителями я быстро подружился, но у меня нашлось много завистников. Один капитан II ранга громогласно заявлял, что «отныне флот, по-видимому, становится убежищем для бродяг, выгнанных из родительского дома». Это был действительно первый случай за 60 лет существования флота, чтобы такой человек, как я, был принят в качестве офицера.

После годичного испытания последовал приказ о моем окончательном переводе во флот с назначением вахтенным офицером на линейный корабль «Прейсен».

Вначале было нелегко — мои соплаватели отнюдь не были склонны содействовать моей дальнейшей карьере и весьма недоверчиво относились ко мне. С производством в старшие лейтенанты я был переведен на другой корабль и, наконец, в 1913 г. был назначен командиром канонерской лодки «Пантера», на которой провел около года, в западной Африке.

Весной 1914 года «Пантера», как пробывшая в заграничном плавании три года, была отправлена в Германию для очередного ввода в док. В июле весь ремонт был закончен, мы вышли из дока в Данциге и должны были идти но назначению. Но 17-го числа неожиданно пришла телеграмма: «Поход отменяется».

Вскоре была объявлена война.

ГЛАВА II.
Война.

Мобилизация началась 2-го августа. Во флоте царило необычайное воодушевление. Но у нас на «Пантере» настроение было несколько подавленное. На что мы были годны с нашей слабой броней и двумя небольшими пушками? Сначала нам было поручено охранять минное заграждение, поставленное у Лангеланда. Это было все же боевое задание, и мы им на первое время удовлетворились. Все таили надежду, что русские предпримут наступление против Киля, и мы сможем принять участие в боевых действиях. Впоследствии мы получили назначение защищать остров Эрё, в Малом Бельте. Весь день нам приходилось кружить вокруг этого острова. Дальнейшие командование «Пантерой» мне стало невмоготу, я всеми силами рвался попасть на большой боевой корабль.

Нужно было придумать способ добиться своей цели. Оставалось только списаться с корабля по болезни. Доктор, с которым я заранее сговорился, после тщательного осмотра посоветовал остановиться на слепой кишке. Были усмотрены признаки начинающегося воспаления. Меня послали в Киль для операции. Госпитальный хирург ощупал мне полость живота и, поверив моим словам о болях, серьезно решил, что у меня воспаление слепой кишки. На следующий же день мне сделали операцию. После нее требовался, конечно, продолжительный отдых.

Меня откомандировали поэтому с «Пантеры» и впоследствии назначили на линейный корабль «Кронпринц», один из самых лучших боевых судов. Таким образом, ценой небольшой жертвы — ни на что ненужного мне отростка слепой кишки — я добился исполнения своего заветного желания.

На «Кронпринце» я прослужил полтора года и участвовал с ним в Ютландском бою[8], будучи командиром одной из башен крупной артиллерии.

На парусный крейсер.

Вскоре после боя я был назначен артиллерийским офицером на вспомогательный крейсер «Мёве». Крейсер стоял в это время в

Гамбурге и готовился к новому походу. В одни из вечеров я сидел в гостях у приятеля и за дружеской беседой распивал с ним бутылку шведского пунша. Я рассказывал ему о моей давнишней мечте — по окончании войны проплавать несколько месяцев на парусном судне в качестве капитана. До сих нор мне это еще не выпадало на долю.

В это время служанка сообщила, что пришел адъютант с «Мёве».

— Стоит только расположиться поудобнее, — проворчал я, — как тебя начинают допекать службой.

На мое имя была получена срочная телеграмма из главного штаба.

— Что такое? Из главного штаба? Где умные сидят? Что у меня может быть общего с этим штабом?

Мне надлежало на следующий день явиться в главный штаб. В состоянии нервного ожидания я отправился в Берлин. Никогда еще сердце мое не билось так усиленно, как в ту минуту, когда я входил в кабинет начальника штаба.

— Беретесь ли вы прорваться через английскую блокаду на парусном судне, которое будет послано в качестве вспомогательного крейсера?

— Разрешите мне броситься вам на шею! Я всю юность проплавал на парусных судах юнгой и матросом, я истый питомец парусного корабля. Стать теперь капитаном парусного судна, которое к тому же будет самостоятельным военным кораблем, это предел моих мечтаний!

— Что вы считаете самым главным?

— Самое главное — это счастье.

— Ну, в таком случае вы назначены командиром «Пасс оф Балмаха».

«Пасс оф Балмаха» в свое время плавал под американским флагом и возил шерсть в Архангельск. В один из рейсов он был захвачен английским крейсером и послан с призовой командой в Киркволл для осмотра, но по дороге был захвачен немецкой подводной лодкой. Американец капитан, увидев подлодку, рассчитывал, что его судно, как шедшее под нейтральным флагом, будет отпущено. Поэтому он запер английскую призовую команду в трюм, а оружие выкинул в море. Подлодка послала осмотреть судно. «Куда вы идете?» «В Архангельск». «Но, ведь, это курс не на Архангельск. Из чего состоит ваш груз?» «Шерсть». «Она нам тоже пригодится!» Наши матросы были посажены на судно, и его направили в Германию.

Английская команда вынуждена была вместо Киркволла пропутешествовать инкогнито в Куксхафен.

Только после четырех дней голодовки они, бледные и изможденные, вылезли наверх к величайшему изумлению наших матросов, находившихся на судне. «Пасс оф Балмаха» стал отныне немецким судном.

Судно находилось в Геестемюнде, где перестраивалось под руководством лейтенанта Клинга. От него я узнал, как зародилась мысль использовать это судно для военных целей. Клинг несколько раз, в докладных записках адмиралтейству, доказывал преимущества парусных судов для крейсерской войны, так как они не зависят от угля. Адмиралтейство согласилось с этим доводом, после чего выбор был остановлен на трехмачтовой шхуне «Пасс оф Балмаха», которая, так сказать, уже привыкла иметь пленных англичан.

Прежде всего нужно было скрыть от портовых рабочих, что судно предназначается в качестве вспомогательного крейсера. Мы их уверили, что оно перестраивается в учебный корабль, и в то же время стали высказывать мысль, что было бы полезно поставить на судно мотор — это дало бы возможность обучать и моторному делу. На помещениях в палубах, предназначенных для наших будущих пленников, были вывешены надписи жирным шрифтом: «Помещение для стольких-то юнг».

Мне самому нельзя было выступать в качестве офицера и поэтому в Геестемюнде я значился инженером фон Экманом из морского министерства. Я приезжал в порт только время от времени, чтобы наблюдать за ходом работ па учебном судне «Вальтер». Все трудности, связанные с установкой 1000-сильного мотора были блестяще преодолены. Для нефти был оборудован трюм вместимостью в 480 тонн, кроме того, были устроены цистерны на 360 тонн пресной воды. Судно было в 5000 тонн водоизмещения. Провианта предполагалось взять на два года. Вся средняя палуба предназначалась для пленных, — их могло свободно поместиться до 400 человек. Для пленных капитанов и офицеров помещения были оборудованы с особым комфортом. Под кают-компанией были устроены каюты на двух или трех человек каждая, с умывальниками и всеми удобствами. Кроме того, для капитанов имелась отдельная буфетная и столовая. Для пленных были запасены английские и французские книги, граммофон и различные игры.

В то же время необходимо было раздобыть все нужные бумаги и документы. Эта задача была связана с громадными трудностями. Нужно было разыскать корабль, который как можно больше подходил бы к нашему судну. Лучше всего, если бы это было судно, предназначенное для перевозки леса. Лес может быть всегда погружен на палубу, принайтовлен цепями и, в случае

неприятельского осмотра, его не уберешь. Таким способом можно было прикрыть доступ к люкам и к внутренним помещениям, где будет скрыт потайной груз корабля. После долгих трудов был, наконец, найден подходящий норвежский парусник с полной оснасткой — «Малетта», который в ту минуту находился в Копенгагене. Он не должен был казаться подозрительным неприятелю, так как имел назначение в Мельбурн. Все наши судовые бумаги нужно было теперь выправить на «Малетту» и не только бумаги, но само судно должно было отныне иметь сходство с «Малеттой».

Барометры и термометры были выписаны из Норвегии, оттуда же достали фотографические карточки различных норвежцев и молодых девушек и развесили их над койками матросов. Наш двойник «Малетта» только что поставил себе в Копенгагене моторный шпиль для подъема якоря. Нам пришлось установить такой же на палубе и занести в вахтенный журнал: «Сегодня в Копенгагене получили у Кнудсена моторный шпиль и установили его». На шпиль была привинчена дощечка с датской надписью — «Кнудсен и К°».

Следующей моей задачей было подыскать подходящую команду. У нас должно было быть две команды — одна настоящая, в состав котором адмиралтейство разрешило взять 64 человека, и другая — «показная», — чтобы разыграть комедию. Последняя должна была состоять из 23-х человек, говорящих по-норвежски. Моторная прислуга обучалась на подводных лодках, в полном неведении, куда она предназначается, Я подбирал исключительно хороших моряков, которые долго плавали на парусных судах. В экипаже, при выборе людей, я старательно расспрашивал каждого на чем он плавал. Если человек плавал на парусниках, я выслушивал его, но проходил мимо с равнодушным лицом. Если наоборот попадался такой, кто плавал только на пароходах, я обращал на него особое внимание и ставил ему крестик в списке. При таком способе никто не мог догадаться с какой целью адмиралтейство предоставило мне право отбирать всех тех матросов, которых я сочту нужными. Я также не подавал виду, что стремлюсь выудить тех, кто раньше ходил в Швецию и Норвегию.

Все отобранные были тотчас отпущены в отпуск домой, чтобы изъять их из круга товарищей и этим лишить возможности заниматься расспросами и делать всяческие догадки.

Двадцать три человека «показной» команды получили всю свою одежду из Норвегии. Были также приобретены картинки с видами норвежских ландшафтов для украшения кают, норвежские книги, деньги и т. п. Секстаны, карты, различные

бланки, карандаши, ручки для перьев, консервы, сапоги, — одним словом, все, что могло броситься в глаза, должно было иметь норвежскую марку. Не должно было быть ничего немецкого. В кают-компании висели портреты норвежского короля и королевы и даже тесть их, английский король Эдуард, добродушно улыбался со стены. Тут же лежали подушки кустарной норвежской работы с вышитым национальным гербом. Были припасены письма из Норвегии на мое имя и на имя матросов, ибо известно, что каждый моряк носит в своих карманах всегда ворох писем. Мои письма были делового характера, матросские — любовного.

Мы должны были ожидать, что судно наше возбудит подозрение неприятеля, и он захочет не только проверить документы, но и основательно осмотреть команду. Можно было предполагать, что офицер, производящий осмотр, спросит у капитана бумаги какого-нибудь матроса и будет задавать ему вопросы о его родине, о том каковы окрестности такого-то города, существуют ли железные дороги, как фамилия бургомистра, где живет его брат, дядя или тётка, на каком судне он плавал три года тому назад, куда ходило это судно и т. д. Нужно было подготовиться ответить на всякий такой каверзный вопрос. Фотографии каждого матроса должны были также иметь норвежское клеймо. Одних фотографий сколько пришлось раздобыть! Ведь, нельзя было забыть ни жен, ни детей, ни родителей каждого матроса!

Самое трудное было с письмами. Почтовые марки должны были быть со штемпелем Гонконга, Гонолулу, Иокогамы и т. п., одним словом, всех тех мест, где адресат в свое время бывал и получал эти письма. Требовались штемпеля из всех стран света, Сфабриковать их стоило немало труда. Нужно было, чтобы письма выглядели потрепанными и при этом не в одинаковой степени. В норвежских документах и судовых книгах, которые мы достали, все люди был и обозначены в качестве матросов «Малетты», и при этом были перечислены все корабли, на которых они раньше плавали. Для старого моряка, проплававшего 15—20 лет, нужно было придумывать целую биографию. Один лежал тогда-то в лазарете, другой сломал себе ногу и т. д. Во всем должна была быть точность и аккуратность. Если, например, отец Хенрика Ольсена значится в книге умершим, то у него должны иметься письма от матери и двух сестер. Нужно было призвать на помощь всю изобретательность, чтобы сделать «Малетту №2» свободной от всяких подозрений.

Оставалось придумать боевое имя для нашей «Малетты». Это было всецело предоставлено мне и было самой головоломной

задачей! Сначала я хотел назвать её «Альбатросом», в память того альбатроса, что спас мне когда-то жизнь. Но это название уже носил минный заградитель, уничтоженный у шведских берегов. Тогда я решил назвать наше судно «Морским Чёртом».

Судно было готово, все бумаги были в порядке, пробное плавание на реке Везер вполне удалось. Команда теперь была вызвана из отпусков.

В темную ноябрьскую ночь судно вышло из устья Везера и стало на якорь в Немецком море. В то же время вся команда была собрана в Вильгельмсгафена в отдаленной части гавани. При свете фонаря я проверил явившихся людей. Все были в сборе. Мы сели в паровой баркас и отправились в путь. Никто из матросов не знал куда и зачем он отправляется. Вначале многие подозревали, что мы идем в Гельголанд, но он вскоре остался позади, и мы вышли в открытое море. Наконец, из темноты вырисовывается силуэт парусного корабля, стоящего на якоре. Баркас направляется к нему, и тут только все догадываются, что им суждено быть командой этого судна. Все задают себе вопрос: «Что все это должно значить?»

На палубе не видно ни одного орудия, но зато в кормовом отсеке имеется мотор. Часть команды спускается в нижнюю палубу. Здесь оборудованы прекрасные жилые помещения. Были приложены все заботы, чтобы как можно лучше обставить команду. Предполагалось ведь, что она годами будет вдали от родины. Вместо подвесных гамаков, для всех имелись койки, для унтер-офицеров была устроена кают-компания. Так называемая «норвежская» команда помещалась в носовой части судна. Норвежские виды в рамках, норвежские девушки, стены, разукрашенные норвежскими флагами. Всё это возбуждало всеобщее любопытство. Наконец, на каждого имелось в рундуках штатское платье, что также возбуждало всякие догадки.

Чтобы попасть в ту часть нижней палубы, где помещалась команда, говорившая только по-немецки, нужно было сначала пройти через потайную дверь в шкафу и затем через люки, хорошо замаскированные на случай неприятельского осмотра. Люки эти были прорезаны в палубе под ларями с дождевым платьем, с голиками и швабрами и т. и. Лари были выбраны большого размера, чтобы в случае необходимости в них могли спрятаться 6—7 человек и сразу выскочить на верхнюю палубу. Все, что могло быть подозрительно, две старые пушки и все военное снаряжение было спрятано в трюмах.

Команда не успела хорошенько осмотреться на корабле, как была отдана команда: «Все наверх, с якоря сниматься!» Мы вышли в море и зашли за остров Сюльт. В этом убежище никто не мог

нас видеть. Всякое сообщение с берегом было прервано. Здесь в течение 8 дней были сделаны все последние приготовления и объяснена команде задача нашего судна. На верхнюю палубу был погружен лес. Его искусно расположили, чтобы преградить насколько возможно доступ во внутренние помещения судна.

В мачтах, над палубой, были сделаны потайные двери. За ними, в выдолбленной пустоте, лежали маузеры, ручные гранаты и винтовки, а также военные морские фуражки и бушлаты. Двери отворялись внутрь, путем скрытой пружины, и снаружи не были заметны.

«Норвежская» команда должна была основательно выучить свои роли. Каждый получил свое норвежское имя и подробно ознакомился с местом своей родины — все необходимые сведения были почерпнуты из путеводителей и других книг. Фотографии и многочисленные письма были розданы по рукам.

Все было приведено в полную готовность, мы ждали только благоприятного ветра, чтобы выйти в море. Вдруг поступает радио: «Не выходить, ждать пока вернется подводная лодка «Дейчланд». Английская блокада была, по случаю похода в Америку этой торговой подводной лодки, значительно усилена.

Мы ждем дни, ждем недели. «Малетта», сходства с которой мы добивались изо всех сил, выходит из Копенгагена и как бы удирает от нас! Что теперь делать? Весь план рушился. Мы хотели выйти на день раньше «Малетты» с таким расчетом, что, если английская блокадная охрана запросит по радиотелеграфу Копенгаген, оттуда должен последовать ответ, что «Малетта» действительно вышла в море. Радиотелеграфная разведка была для нас самым опасным камнем преткновения. Нужно было его обойти, во что бы то ни стало. Это техническое вспомогательное оружие современной войны наиболее усложняло нашу военную хитрость.

Единственным для нас исходом было обратиться к Ллойд-Регистру[9], в котором значились все суда сообразно их величине и особым свойствам. Мы могли подобрать себе любое судно, но как узнать где оно находится? По размерам и остальным данным, у нас было больше всего сходства с шхуной «Кармоэ». Итак, приходилось остановить на ней свой выбор.

Чего только стоит изменить судовые бумаги! Имя судовладельца, время постройки, верфь, длина, ширина и осадка судна, различные особые данные, разряд по страхованию — все эти цифры должны были быть изменены в десяти различных документах. При этом нигде не должно было быть заметно следов, что цифры переправлены. В конце концов это более или менее удалось. При не особенно ярком освещении документы

выглядели прекрасно.

Но к чему все это могло служить, если мы не знали, где находится судно. Случай натолкнул нас просмотреть последние норвежские торговые газеты, которые мы взяли с собой для бутафории. В одной из них, в отделе «Движение судов», мы прочли: «Кармоэ» отведена в Киркваль для осмотра». Проклятое невезение! Хоть начинай все сначала! Отчаяние уже овладевало нами. Новых документов мы не могли достать, ведь у нас не было связи с берегом. Все равно! Я упорный оптимист. К чёрту Ллойд-Регистр, есть еще другой, он лучше и никогда не подведет, это «регистр любви»! Ирмой звали мою возлюбленную, «Ирмой» пусть называется и наше судно! Это должно пройти!

«Кармоэ» подчищается, пишется — «Ирма», все же остальные данные и цифры остаются без изменения. Двукратная подчистка названия бросалась, однако, сильно в глаза: буквы расплылись. Что делать? Здесь могла помочь только самая грубая рука на корабле.

— Плотник, принесите топор и вырубите все иллюминаторы в каюте!

Зияющие дыры от вырубленных иллюминаторов были грубо заколочены досками, как это принято делать после повреждении, причиненных штормом.

В каюте развешивается мокрое белье, и все, не исключая матрасов и выдвижных ящиков, заливается целыми ведрами воды. Нужно было быть последовательными и ничего не оставлять сухим. Судовые документы были завернуты в мокрую пропускную бумагу, чтобы все чернила хорошенько расплылись. Можно было тогда ничего не объяснять англичанам, — разбитые иллюминаторы и вода в каюте говорили сами за себя.

Исполнив все это, мы стали выжидать разрешения выйти в море. Наконец, 19-го декабря пришел миноносец и передал мне запечатанный пакет. В нем был приказ: «Выйти в море по собственному усмотрению».

Прорыв блокады.

Теперь мы могли сами собой распоряжаться. Радость на судне была всеобщая. Злые предчувствия, которые готовы были зародиться в нас, улетучились. Все только жаждали зюйд-вестового ветра.

20-го декабря были еще раз проверены все приготовления, осмотрен весь такелаж и повторены все роли на случай

неприятельского осмотра. Все палубные помещения были обысканы, чтобы случайно не осталось ничего немецкого. Мы друг перед другом, по очереди, изображали английского офицера, осматривающего корабль. Мои ребята основательно экзаменовали и меня самого.

— Где вы купили этот карандаш?

— Я приобрел их целую дюжину в Христиании.

— Есть ли у вас сёстры?

Я должен был всех их перечислить — и т. д., в том же духе. Нужно было предусмотреть все возможности. Мы не должны были упускать из виду, что в случае неблагоприятных ветров мы могли неделями кружить взад и вперед в районе блокады между Англией и Норвегией.

21-го декабря задул легкий зюйд-вестовый ветер. Якоря были подняты, руль опробован, мотор прогрет и еще раз все осмотрено. Мы прошли под мотором узкий пролив между островом и материком и, выйдя в море, поставили паруса. Погода была пасмурная, голодная и неприветливая, в море была легкая зыбь. Были поставлены все паруса — 2 600 кв. метров парусины. Полным ходом прошли мы вдоль немецкого берега и миновали передовую линию немецкого сторожевого охранения.

В десять часов вечера мы были уже у Хорнсриффа[10]. Отсюда мы пошли вдоль датских берегов. К восьми часам утра мы должны были подойти к выходу из Скагеррака, чтобы у неприятеля создалось впечатление, что мы действительно вышли из нейтрального порта. Но ветер круто повернул к северу. Что делать? Дальше на север ветер нас не пускал; назад мы не хотели; справа был берег, слева минные поля. Оставался единственный выход — попытаться пройти через минные заграждения. Мужественное решение — лучшая мудрость. Итак, лево на борт! Вся команда наверх в спасательных поясах! Счастье нам не изменило. Мы прошли между рядами мин и вышли в открытое море. Ветер стал крепчать. Мы не придерживались норвежских берегов, а пошли прямо к берегам Англии.

День 23-го декабря еще до сих нор памятен по той буре, которая разразилась у берегов Германии. Нам пришлось также почувствовать силу этого урагана. Южный ветер, который отнес нас на значительное расстояние от Германии, внезапно повернул на зюйд-вест, и барометр резко упал. Ветер с каждым часом крепчал и, наконец, дошел до силы шторма. Все паруса были зарифлены. Шторм давал нам возможность . испытать наше судно. Он, кроме того, благоприятствовал нашему намерению прорвать в эту ночь главную линию блокады. Мы продолжали идти вперед под одними штормовыми парусами. Судно имело

столь сильный крен, что весь подветренный борт был в воде. Передвигаться по палубе не было возможности, приходилось обеими руками цепляться за штормовые леера. Все гнулось и скрипело. Мачты, казалось, готовы были сломаться, весь корабль сотрясался от ударов волн. Мы должны были, однако, все преодолеть, рискнуть всем, чтобы использовать ветер, который являлся для нас небесным даром. Даже если бы весь такелаж свалился нам на голову, это не было столь страшно, как неприятельский осмотр наших подчищенных бумаг. Буря завывала в снастях. То тут, то там лопались шкоты у верхних парусов, парусина отрывалась от шкаторины и прежде, чем успевали укрепить парус, он уже был разорван на куски, которые ветром уносило высоко в воздух. Мы неслись со скоростью 15 узлов.

В 11 часов вечера была пройдена первая линия блокады. Все бинокли были направлены в темноту в тщетных стараниях обнаружить сторожевые суда. Состояние было самое напряженное. Ни одного корабля не было видно. Падение барометра послужило противнику знаком предостережения, и он предпочел укрыться за английскими островами и быть в безопасности. Одно только судно смело шло наперекор буре, — это был «Морской Чёрт». Он храбро прорезал волны, оставляя за собой белую, пенящуюся струю воды. Мотор, паруса и бодрый дух — всё толкало судно вперед. Что за дивное ощущение! Все сильней разыгрывался шторм, все с большей силой напирал ветер на рангоут и такелаж; фордуны, ванты и брасы[11] свистели и дрожали, как натянутые струны.

Судно имело большой крен. Стоять на палубе было немыслимо, можно было только сидеть на фальшборте, удерживаясь крепко руками. Сильный крен нам был нипочем, нам могли быть опасны только волны, но и они не могли принести нам много вреда — ведь мы шли под укрытием берегов Англии. Наш девиз был — «прорваться, во что бы то ни стало!»

Мы шли с отличительными огнями: с правого борта зеленый, с левого красный. Нужно было показать, что совесть у нас чиста. Волны с ревом набегали с кормы, заливали всю палубу и, как водопад, скатывались через подветренный борт в море. Оба рулевых были привязаны к штурвалу. Все беспрестанно дрожало от напора ветра. Каждые четыре часа мы проходили градус широты. С часами в руках мы высчитывали: одна линия блокады пройдена, сейчас мы должны миновать следующую, а сегодня ночью в 12 часов мы подойдем к главной сторожевой завесе между Шетландскими островами и Бергеном. Половина двенадцатого — англичан не было еще заметно, через 10 минут —

также нет, в полночь тоже нет. Итак мы проходим через главную линию сторожевой блокады. Но что значит эта блокада, если нет никого? Прошло еще четверть часа, полчаса, — неприятель не появлялся. Ветер был нашим союзником.

Мы рассуждали так: прямой путь есть самый короткий. Если мы, пользуясь штормом, пройдем между Шетландскими и Оркнейскими островами, то мы тем самым выгадаем несколько миль. Итак вперед, прямым курсом.

В то время, как мы хотели лечь на избранный курс, ветер зашел на восемь румбов к вест-норд-весту. Это было для нас как бы предупреждением: здесь тебе не пройти, «Морской Чёрт!» Нас стало относить к северу до самой Исландии. Мы не могли ничего сделать. Приходилось подчиниться ветру и нестись все дальше к северу. Лучше застрять во льдах и в снегу, чем возвращаться к Шетландским островам. где сторожил враг, или оказаться вблизи Кирквaля[12].

Начал ощущаться жестокий холод. Выйдя из Гольфстрима[13], мы попали в область, где день продолжался всего полчаса. Солнце поднималось в 11 часов и полдвенадцатого уже исчезало. Море становилось все более грозным, волны перекатывали через судно, и вода замерзала на палубе — весь нос судна вскоре покрылся льдом. Снасти настолько обледенели, что не проходили через блоки. Мы пробовали всеми способами оттаивать их, но ничто не помогало. Нижние паруса, на которые попадала вода, затвердели, как дерево. Потайные люки примерзли, сорок человек команды оказались запертыми внизу, а двадцать четыре человека, помещавшиеся вверху, не могли попасть к своим койкам.

Четыре с половиной дня мы просуществовали на верхней палубе. Общее напряжение не позволяло думать о сне. Пальцы не разгибались, а губы совершенно окостенели от холода. Вся палуба была покрыта льдом, нигде нельзя было стоять на ногах. Куда ни посмотришь — всюду лед. Единственное, что нас поддерживало, — это горячий грог с ромом. Каждый, время от времени, заходил в камбуз и получал стакан этой горячей влаги. Она выпивалась залпом, после чего все тело ощущало благодатную теплоту, и человек как бы оживал. Как мы были признательны тому, кто изобрел этот напиток! Недаром в Гамбурге его называют «ледоколом». Только теперь я понял истинное значение этого слова.

Мы принуждены были предоставить корабль самому себе, так как ни одна снасть не поддавалась рукам. Странное ощущение, — находиться на обмерзшем судне и не быть больше моряком, а беспомощным пассажиром, зависящим всецело от стихий. Единственная наша надежда была на то, что ветер перейдет к

северу. В конце концов, это так и случилось. Мы смогли повернуть на юг, постепенно, с помощью топоров и ломов, освободиться от нашего ледяного груза и начать управлять судном. Поставив все паруса, мы направились между Фарерскими островами в Атлантический океан.

Осмотр английским крейсером.

Наступило 25-е декабря. Мы воображали, что все уже преодолено, — блокада прорвана, жестокие морозы позади, а впереди широкое море и боевая деятельность. Но вот, утром в 9,5 часов, с марса передают:

— Пароход за кормой!

Что за пароход? В этих местах это может быть только крейсер. Я взлезаю наверх и явственно различаю — большой вспомогательный крейсер. Что за неудача после всего нашего счастья! Приближалось серьезное испытание, мы могли теперь себя окончательно осрамить.

— Приготовиться к маскировке!

Это значило: не говорящие по-норвежски должны были в форменной одежде, с оружием в руках, оставаться под палубой. Подрывные патроны должны были быть заложены в носовом патронном погребе, в моторном отделении и в кормовом отсеке, где хранились взрывчатые вещества. Исполнив это, люди собирались группами у потайных люков.

Но оружие пускалось в ход только на худой конец. Сначала нужно было действовать хитростью. Я собрал команду и напутствовал ее:

— Мы прошли через минные заграждения, выдержали шторм, не погибли во льду и в снегу. Теперь предстоит еще одно испытание. Имеете ли вы к себе доверие? Только не нервничать! Первая вахта в койки, вторая вахта наверх. Чем меньше нас, тем лучше. Каждый должен иметь какое-нибудь занятие, никто не должен озираться вокруг. Никто не смеет шататься по палубе! Самообладание и чисто норвежское хладнокровие!

Крейсер подымает сигнал.

— Ребята, не смейте слишком быстро разбирать сигнал! Такой норвежец, как мы, не имеет хороших биноклей!

Между тем, в каюте все приводится в порядок для приема. Матрасы — вон, ящики — вон, все еще раз обливается водой, подштанники развешиваются для просушки, документы вынимаются из мокрой пропускной бумаги и раскладываются

тоже для просушки. Одним словом — разыгрывается «водяная комедия»

Оставалось еще переодеть «Жанетту».

Нужно сказать, что главный наш козырь, которым мы рассчитывали обезоружить врага, это был переодетый женщиной матрос. «Дамы» пользуются особой любезностью, тем более со стороны английского офицера. И, если капитан берет с собой на судно жену, это означает, что у него совесть чиста, что он не везет запрещенного груза и уверен, что жене не грозят никакие неприятности. К тому же в Норвегии и других странах принято, чтобы капитан брал с собой в плавание свою «дражайшую половину». У нас имелся восемнадцатилетний матрос, наружность которого чрезвычайно подходила для женской роли.

До того, как он попал па судно, этот матрос едва ли предполагал, чем вызвало было его назначение на «Морской Чёрт». Для паренька были заготовлены женские платья и светлый парик. Все было хорошо: лицо и телосложение чрезвычайно подходили, единственно, что мешало, это большие ноги. Никак нельзя было достать для них подходящей женской обуви. Пришлось платье сшить как .можно длиннее, чтобы скрыть ноги.

«Жанетту» быстро оснастили, подмазали ее румянами и расположили на кушетке, покрыв ноги пледом. Рядом положили еще одну из двух собачек, которые были у нас на судне. Моя «жена» выглядела прекрасно. Все удалось загримировать и изменить, исключая голоса. Но и здесь был придуман исход. Ведь при зубной боли человеку трудно говорить. Шея была обернута шалью, за щеку засунута мокрая вата, и опухоль была готова. Бедному пареньку пришлось помучиться, — щека вздулась горбом, и выражение лица получилось действительно страдальческое.

Мы не в первый раз отакелаживали «Жанетту», и ее красота была уже увековечена фотографом. Карточка, увеличенная до размера портрета, висела в каюте с подобающей надписью по-норвежски: «Много поклонов.—Твоя Дагмара. 1914». Английскому офицеру стоило лишь взглянуть на портрет, чтобы избавить «Жанетту» от всяких нескромных расспросов.

До сих пор все шло хорошо. Но мы вдруг обратили внимание, что в каюте сильно пахнет мотором. Он перед тем работал все время, и запах горючей смеси, из-за скверной вентиляции, проник в каюту. Взамен курительных свечей или одеколона пришлось пустить в ход керосинку. Заставили ее и лампу изрядно покоптеть. Моторный «дух» был заглушен и воздух наполнен подходящей смесью запахов.

Когда я вышел снова на палубу, сигнал был явственно виден.

Англичанин, по-видимому, не хотел больше ждать к запалил нам снаряд под пос. Не понять этого сигнала нельзя было. Мы медленно повернули навстречу крейсеру. Это был большой английский крейсер «Эвенж» в 18 000 тонн. Все орудия были направлены в нашу сторону; нас разглядывали во все бинокли. По мегафону нам передали: «Вы будете осмотрены». Быстро спустился я в каюту, чтобы еще раз убедиться все ли в порядке. Меня волновала мысль, не получил ли противник шпионских сведений о нас, не преданы ли мы, — очень уж дико было, что нас взяли с крейсера на прицел всех орудий. На столе в каюте стоял коньяк, я выпил залпом несколько глотков, и волнение как будто улеглось. Затем жевательного табаку в рот... и скорей обратно на палубу! Каждый старый капитан должен жевать табак, борода его должна носить следы табачного соуса...

На палубе я заставил и своих ребят глотнуть для успокоения коньяку.

— Ребята, теперь нужно взять себя в руки. Не выглядеть смущенными! Мы должны встретить нашего врага, с которым мы намерены бороться, с благожелательным нейтралитетом и из-под норвежской маски бесстрашно смотреть ему в лицо немецкими глазами. Один за всех, все за одного! Исполняйте свои роли, я же разыграю старого матерого капитана.

В кают-компании были сделаны все нужные приготовления, Граммофон наигрывал популярную английскую песенку — мы хотели сразу расположить к нам врага. Тут лее на столе был поставлен виски. Мы предполагали, что «Томми»[14] сразу зайдут в кают-компанию, и были бы не прочь приветствовать их виски, чтобы притупить несколько остроту их зрения. Мы были добродушно настроенные люди.

От крейсера отвалила шлюпка. Мои матросы сохраняли равнодушное спокойствие и приготовили с бака конец, чтобы подать на шлюпку. Шлюпка подошла к борту — в ней находилось два офицера и 15 матросов. Я разразился руганью па своих ребят, что они недостаточно проворно двигаются. Старому капитану подобает ругаться, и при этом нужно было, чтобы англичане сразу услышали норвежский язык. Офицер, который первым взошел на палубу, приветствовал меня по-английски:

— Счастливого рождества! Капитан?

— Я и есть капитан, сударь офицер. (Такое обращение было более уместно в устах простого человека, чем «господин офицер»).

— Счастливого рождества, капитан!

— О, счастливого рождества, сударь офицер! Коли вы спуститесь ко мне в каюту, то вы увидите, что это было за

счастливое рождество для нас!

— Попали ли вы в шторм?

— О, да, мы его испытали.

— Бедный капитан. Мы в это время были под прикрытием островов.

«Да, — подумал я, — это мы знаем, так как ни одного из вас не встретили в море».

— Я охотно посмотрел бы ваши бумаги, капитан.

Когда мы спустились вниз (второй офицер также поздоровался со мной за руку и пожелал мне радостного рождества), граммофон заиграл «Типперери»[15]. На лицах англичан изобразилась довольная улыбка, и они стали подпевать. Атмосфера как будто наполнялась взаимной симпатией. Сразу чувствовалось, что судно было хорошее.

В каюте приходилось нагибаться из-за развешенного белья, а моторно-примусная смесь в воздухе вызвала у англичан кашель. Первый из вошедших офицеров заметил «Жанетту».

— Ваша жена?

— Моя жена, сударь офицер.

Он воспитан в правилах «света» и обращается к ней со словами:

— Простите, что я вас беспокою, но мы должны выполнить нашу обязанность.

«Жанетта» протянула заученное: «Олл райт» (хорошо). После этого офицер замечает разбитые иллюминаторы, сырость в каюте и говорит:

— Одному небу известно, что за погоду вам пришлось испытать, капитан.

— О, не смотрите на это, сударь офицер, мой плотник все исправит. Но что составляет мое большое горе, это мои подмоченные бумаги.

— Ну, ну, капитан, бумаги не могут быть сухи, раз у вас выворочен весь борт судна. Это само собой понятно.

— Да, для вас может быть, но придет другой и будет считать меня ответственным. Ведь документы должны служить столь же долго, как и само судно.

— На этот случай у вас будет удостоверение от меня. Будьте довольны, что ваш корабль не был окончательно разбит.

— Я был бы вам очень признателен, если бы вы дали мне удостоверение.

Он вынул из кармана записную книжку, в которой перечислены все бумаги, подлежащие просмотру. Он уже осмотрел немало судов, и все подозрительное у него отмечено в книжке. Отныне в его книжке отводится страница и для

«Морского Чёрта». В это время другой офицер любовался портретом короля Эдуарда, ландшафтами, развешенными на стене, и почтительным взглядом сравнивал портрет моей жены с оригиналом. На верхней палубе хихикали матросы и угощались виски. Одни заводил граммофон, чтобы звуки «Типперери» не прекращались. Доносился хохот и разговоры команды. В это же время я расстилал перед офицером одну бумагу за другой. Он едва взглянул на них и сказал мне: «Хорошо, хорошо, капитан». Между делом я дважды энергично сплюнул в каюте и продолжал показывать бумаги: «Вот, пожалуйста, сударь офицер, вот еще эта». Настроение было у всех превосходное, все шло, как по маслу.

Если бы этот человек мог предполагать, что он сидел на остриях штыков! Ведь внизу ждали мои матросы в полном вооружении.

Рядом со мной стоял мой адъютант Прис, разыгрывавший первого штурмана,— громадная, чисто норвежская фигура. Он стоял с серьезным лицом и прекрасно исполнял свою роль.

— Где ваши грузовые документы?—спросил англичанин.

Штурман не спеша пошел и принес их. Для этого он и находился здесь. Капитан не должен всё сам делать. Это были наши единственные бумаги без подчисток; груз был подробно обозначен и имелось удостоверение, что он предназначен для английского правительства в Австралии, внизу стояла подпись: «Джэк Джонсон, британский вице-консул».

— Капитан, ваши бумаги все в порядке.

— Я чрезвычайно рад, что мои бумаги в порядке, и вам это должно быть тоже приятно.

Но тут же меня постигает первая неудача. На радостях я проглотил жевательный табак и чувствую как он попал в пищевод, и меня начинает мутить. Мне приходится бороться с сильным позывом к тошноте, но нужно, чтобы англичанин ничего не заметил — старый норвежский капитан не может страдать морской болезнью. Офицер потребовал вахтенный журнал. Штурман его принес. Англичанин внимательно его рассматривает и удивлен, что мы три недели стояли на месте! Судьба наша начинает висеть на волоске. Нужно внушить, во что бы то ни стало, доверие этому человеку, а тут эта проклятая внутренняя борьба с позывом к рвоте. Табак готов вырваться наружу. Чтобы отвлечь внимание, я говорю, обращаясь к штурману:

— Такой меховой воротник с капюшоном, как у офицера, следовало бы и нам иметь против холода.

Англичанин долго рассматривал вахтенный журнал, изучая наш маршрут, обратил внимание на моторный шпиль, который

мы поставили, и, наконец, спросил:

— Что же это значит, почему вы оставались там три недели?

Я чувствую весь ужас этого вопроса. Ну, думаю, теперь все кончено. Мой штурман поспевает на выручку и сухо говорит:

— Нас предупреждал судовладелец не выходить, так как немецкие вспомогательные крейсера находились в море.

Офицер задумался и повернулся ко мне с вопросом:

— Немецкие вспомогательные крейсера? Знаете ли вы что-нибудь о немецком флоте?

— Конечно,— ответил я и думаю про себя, — «Ну, теперь я основательно залью парню».—Разве вы не слышали о «Мёве» и «Морском Чёрте»? Пятнадцать немецких подводных лодок находятся, кроме того, в море, так уверял нас, по крайней мере, судовладелец. Мы были в большом страхе, ведь у нас английский груз. Поэтому нас и предупредили об этом.

Другой офицер вдруг заторопился. Он посмотрел на часы и сказал своему товарищу:

— Хорошо, но нам нужно спешить.

Офицер, просматривавший документы, встал, захлопнул книги и сказал:

— Хорошо, капитан, все бумаги в порядке, но вам придется подождать час или полтора, пока вам подымут сигнал, что можете следовать далее.

При выходе, офицер показал на собаку и заметил:

— Выглядит совсем как немецкая такса.

Мы поднялись па палубу, англичане направились к шлюпке. Пользуясь благоприятным моментом, я вытравил свой жевательный табак за борт и почувствовал во всех отношениях облегчение. Но самые серьезные минуты были еще впереди.

«Вы должны ждать полтора часа». Пока я провожаю офицеров к шлюпке, кто-то из команды поймал эти слова и говорит от себя: «Ну, тогда все пропало». Мои люди, находившиеся внизу, с большим напряжением ожидали результатов осмотра и тщательно прислушивались ко всему, что происходило наверху. Услышав восклицание — «все пропало», они передают его дальше. Слух распространяется по всему кораблю. Вахтенные у подрывных патронов решаются зажечь бикфордовы шнуры, рассчитанные на семь минут горения. На верхней палубе не подозревают, что судно должно вскоре взлететь на воздух. Наоборот, все выглядят успокоенными, так как осмотр сошел благополучно. На прощанье английский офицер опять жмет мне руку и повторяет:

—Итак, вы будете ждать сигнала с крейсера, чтобы следовать дальше.

Мой первый офицер Клинг, с своей четырехугольной фигурой

и восемнадцатью норвежскими словами, которые он удачно комбинировал, повернулся спиной к англичанам и отдал приказание матросам относительно парусов. Офицеры сели в шлюпку. Но тут наше положение стало опять затруднительным: парусное судно не так легко удержать на месте, как пароход, который просто стопорит машины, — парусник всегда будет иметь движение вперед. Шлюпка англичан, находившаяся вплотную у борта, не могла оторваться от судна и ее сносило к корме. Возникла совершенно непредвиденная опасность. Выйдя за корму, неприятель должен был заметить винт от мотора. Парусное судно с винтом — это могло нас выдать с головой! Ведь, в наших бумагах не было упомянуто, что у нас имеется 1000-сильный мотор.

В полном отчаянии, не отдавая себе отчета в своих поступках, я побежал к корме, схватил первый попавшийся конец троса и, размахивая им самым неуклюжим образом над вражескими головами, чтобы заставить их отойти от борта, закричал: «Примите этот конец, сударь офицер!» Последствием моего маневра было то, что англичане смотрели вверх. Они не желали быть задетыми по голове концом троса. Взоры их были отвлечены от борта судна и от возможности заметить винт. Наконец, шлюпка отделилась и забрала ход. Офицер поблагодарил меня еще раз за мою готовность помочь и, рассердившись, что шлюпка не могла проворней отойти от борта, громко говорит: «У меня одни дураки в шлюпке». «Да, — думаю я, — ты прав в этом отношении, да и сам ты остался в хороших дураках». Но, в сущности, он только выполнил свой долг, и я на его месте, наверно, тоже попался бы на удочку. Впоследствии английская академия, обсуждая вопрос об изучении иностранных языков, объявила, что нам удалось провести англичан только благодаря их удивительному незнанию чужих языков.

Как легко вздохнулось после того, как опасность миновала! Нужно было скорей бежать вниз и сообщить товарищам, что враг ушел, вполне удовлетворенный. Ведь, они напряженно ожидали в «геройском трюме» результата нашей игры. Я стучу каблуком в потайной люк и кричу: «Откройте!» Никакого ответа. Я кричу еще раз: «Откройте!» Наконец, я слышу крики:. «Открыть кингстоны и клинкеты!» [16]

Что это значит? Что случилось? Сошли они с ума? Я кричу еще раз; «Откройте, все в порядке!»» Наконец, люк приподымается и оттуда высовывается смертельно бледное лицо человека, который тотчас скрывается. Начинается всеобщая беготня с носа в корму и обратно по всему кораблю. В чем дело?

Я ничего не могу понять. Все оказывается бегут, чтобы

закрыть кингстоны и перерезать горящий фитиль. Через три минуты он должен был взорвать судно на воздух.

Это происшествие показало, что на войне внезапное смятение может разрушить наилучший распорядок. Причина общей сутолоки, наконец, выяснилась. Доискиваются, кто первый подал клич: «всё потеряно». Виновный обнаружен. На обращенные к нему упреки, он оправдывается:

Да я, ведь, вниз ничего не кричал, я только про себя сказал: полтора часа ждать — значит, всё потеряно. Англичане запросят по радио в Киркваль, вышла ли в море «Ирма», а «Ирмы»-то и не существует вовсе».

В общем он был прав. Бумаги были найдены в порядке, зачем же тогда заставлять ждать полтора часа? Мы поспешили на палубу, настроили приёмник радиотелеграфной станции и осмотрели антенну, которая была замаскирована в такелаже. Нужно было прислушиваться ко всему, что передастся в воздухе. Под руками сигнальный свод и бинокль, чтобы тотчас разобрать сигнал, когда он будет поднят на крейсере. Взоры всех впиваются в англичанина. Минуты кажутся часами. Наконец, поднимается сигнал. Судорожно схватываются бинокли, но руки так дрожат, что все двоится, троится в глазах. Мерещатся четыре крейсера и несколько сигналов. Наконец, штурману приходит идея упереть бинокль о фальшборт, и ему удается прочесть сигнал.

— «Т. М. В.»

— Штурман, этого не может быть! Здесь, в своде, стоит: «Планета». Бессмыслица, прочтите сигнал еще раз!

Снова испытывается терпение, и все ждут с затаенным дыханием.

— «Т. Х. В.»—Продолжайте плавание!

Спасение! Мы горячо пожали друг другу руки. Сердце стучало от радости.

Крейсер прошел мимо нас. Бинокли и орудия не были больше направлены на «Ирму». Еще одни сигнал поднят на гафеле,—«Счастливого плавания». Мы трижды отсалютовали норвежским флагом и подняли в ответ: «Благодарю».

Крейсер скрылся из виду. Теперь можно были праздновать. Но прежде всего нужно было скинуть за борт весь груз леса. Команда была изнурена от усталости и бессонных ночей, но бодро принялась за работу. Палуба была очищена, пушка установлена на место и сделан пробный выстрел.

Вскоре ветер повернул к северу, и мы направились на юг. Что бы мы могли предпринять, если бы судно было признанно подозрительным? Мы были к этому подготовлены. Мы знали, как англичане поступают с подозрительными судами. Английский

крейсер посадил бы к нам призовую команду, и я должен был бы вести «Ирму» в английский порт для осмотра. Чтобы в таком случае отвоевать судно от призовой команды с наименьшим кровопролитием, было пред- положено следующее.

Кают-компания должна была представлять собой ящик, отдельный от корпуса судна. Ящик удерживался бы вроде лифта, при помощи гидравлического пресса. Пол кают-компании для устойчивости опирался на особые железные подставки. В случае, если бы корабль попал в неприятельские руки, призовая команда помещалась бы в этой кают-компании. На верхней палубе оставалось бы 6 или 7 англичан для надзора за моей «норвежской» командой.

После того, как английский крейсер исчез бы из виду, я дал бы условный сигнал: «Убрать марселя, держаться на курсе!» В ту же минуту мои матросы «норвежской» команды должны были броситься к потайным дверям в мачтах и доставать оружие и обмундирование. Команда, скрывавшаяся внизу, предупреждалась посредством звонка. Путем простого нажима на кнопку, кают-компания спускалась вниз со всем содержимым. Англичане попадали бы в руки пятнадцати вооруженных матросов. В ту же минуту остальные мои люди кидались бы на верхнюю палубу и обезоруживали бы английских часовых. На носу был спрятан пулемёт, другой на марсе. Неприятель не смог бы нам оказать сопротивления, его дело было бы проиграно. Этот план был блестящ, но, вследствие преждевременного ухода «Малетты», механизм кают-компании не был закончен. Счастье наше, что «маскировка» удалась.

Крейсерство.

Под всеми парусами и мотором мы направились на юг к острову Мадера. Несмотря на прекрасный уход, мотор часто заедал. Когда судно идет под парусами, его всегда кренит на один борт. В силу этого, нажимные кольца поршней сильней изнашивались с одной стороны, и компрессия[17] ухудшалась. Кроме того, на отдачу мотора неблагоприятно влияло скверное смазочное масло, которое уже раз было в употреблении. В Германии ощущался большой недостаток в смазочном масле, как и во многих других материалах. Наше предприятие встречало поддержку только у немногих лиц, большинство же относилось к нему с полным недоверием, и на нас не хотели много тратиться. В результате — мы шли большей частью с выключенным мотором.

Вооружением мы также не могли похвастаться. Предполагалось, что мы будем нападать только на парусные суда. Поэтому нам отпустили только две старых пушки. Из них могла быть использована только одна. Тут уж нельзя было, конечно, думать об ураганном огне. Но зато усиленной практикой мы добились пределов быстроты и меткости стрельбы и, в конце концов, представляли собой нешуточного противника. К тому же мы искусно пользовались военной хитростью. Притворство и ловкость должны были служить нам главным оружием.

У нас было два наблюдательных поста. Одним из них служила бочка с удобным сиденьем, установленная высоко на мачте. Кроме того, на фор-марсе всегда находился унтер-офицер. Тот, кто первый замечал судно, — получал бутылку шампанского. Благодаря такому соревнованию, каждый вовсю напрягал свое зрение. Нужно сказать, что вся наша команда, как на подбор, состояла из людей с выдающимися морскими качествами. Ни одна судовая работа не была для нее тяжела. Все делалось быстро и точно.

Первый пароход.

11-го января, на высоте Гибралтарского пролива, был замечен с левого борта пароход. Всеобщее возбуждение. На пароходы мы, собственно говоря, не должны были нападать. Но многое обещаешь, чего не можешь выполнить. Слишком воинственный дух владел всей командой, начиная с последнего юнги и кончая командиром.

Мы подняли сигнал: «Прошу сообщить показание хронометра». Парусное судно обыкновенно не имеет точного времени, если оно давно находится в море. Пока что мы выдавали себя за норвежцев. Все были в штатском одеянии. Вооруженная часть команды укрылась на палубе за фальшбортом. Пароход приблизился к нам, поднял — «ясно вижу» и ответный вымпел. Он подошел с наветра, мы не могли подняться к нему. Английский ли это пароход? Название не было написано на борту. Очевидно, это был англичанин. Они во время войны все стали безымянными. По типу постройки он также производил впечатление английского судна.

Он подходит ближе и хочет сообщить старому заспанному норвежцу точное время.

— Атаковать ли его? — спрашиваю я команду, которая старательно рассматривает противника через шпигаты.

— Конечно, да! Мы должны атаковать его. Это англичанин!

— Приготовить корабль к бою!

Раздастся звук барабана, падает полупортик, скрывавший орудие, сигнал спускается, и под клотиком мачты взвивается военный флаг. Затем следует выстрел под нос парохода. Наконец-то, первый выстрел по неприятелю! Пароход, по-видимому, не понимает в чем дело и в ответ подымает английский флаг. Еще один выстрел. Бумссс!.. Тут он сразу поворачивает с явным намерением удрать от нас. Снова выстрел поверх труб, другой опять по носу, и пароход стопорит машины. С него спускают шлюпку; она направляется к нам.

Капитан «Гледис Рояль», так звали пароход, почтенный седой человек поднимается к нам на палубу, он упрашивает пощадить его старый пароход, который идет с грузом кардифского угля в Буэнос-Айрес, нейтральный порт. У него там жена и дети.

— Думаете ли вы, что немецкий пароход, встреченный здесь, получил бы пощаду от англичан? — спрашиваю я его.

Он объясняет, что не остановился по первому выстрелу, ибо ему показалось, что мы стреляли из небольшой мортиры, — такой способ раньше практиковался на судах для проверки часов. Поэтому он поднял британский флаг, желал показать, что время будет дано по спуску флага, а не по выстрелу. При втором выстреле кок на пароходе заметил разрыв гранаты и закричал, что показалась немецкая подводная лодка. Тогда была сделана попытка к бегству. Только при третьем выстреле заметили огонь из дула орудия и разобрали военный флаг.

— Клянусь небом — это самая лучшая западня, которую я когда-либо видел!

Я послал капитана обратно на пароход и отрядил с ним своих матросов, чтобы свезти с парохода все наиболее ценное, в особенности провиант, который нам был нужен для пленных. Двадцать шесть англичан и темнокожих были переведены к нам, после чего пароход вступил нам в кильватер. Лишь с наступлением вечера были заложены подрывные патроны, и пароход взорван. Мы должны были соблюдать осторожность и учитывать, что поблизости могли быть неприятельские крейсера. Через десять минут пароход скрылся под водой. Он стоил много больше, чем весь «Морской Чёрт». Таким образом, наше плавание начинало оправдывать себя.

Английский капитан был весьма удивлен, что ему отвели уютную каюту, но в то же время огорчен, что он был первый гость в ней.

—Только я один? — спросил он сокрушенным голосом.

Мы обещали достать ему «общество» в недалеком будущем.

Наш боцман радовался, что, наконец, имеются рабочие руки, чтобы производить уборку в средней палубе.

В Атлантическом океане.

Все говорило за то, что мы находимся в «хорошем» районе. Решено было продолжать следовать далее, — тем же курсом на Мадеру. На следующий день мы увидели пароход, шедший нам на пересечку курса. На наши сигналы он не отвечал. Был пущен в ход мотор. Мы приближаемся к пароходу. Он проходит впереди нас на расстоянии 300 метров и оказывается англичанином. Все паруса у нас поставлены, военный флаг поднят и раздается первый выстрел. Пароход продолжает идти полным ходом. Еще выстрел. Англичанин поворачивает на ветер, правильно рассчитывая, что парусное судно не может следовать против ветра. Мы открываем беглый огонь по пароходу и замечаем ряд попаданий. Один снаряд разрывается на палубе. Видно, как люди на пароходе бегают взад и вперед, паровая сирена пронзительно свистит, машины стопорятся. Штуртрос был поврежден снарядом, и руль перестал действовать, Это был прекрасный пароход «Ленди Айланд», возвращавшийся к себе на родину. Команда на нем стала беспорядочно спускать шлюпки. Капитан один оставался на мостике, тщетно пытаясь что-нибудь предпринять. Наконец, и он был принужден сесть в последнюю шлюпку и направиться к нам.

Оказалось, что капитан Бартон уже раз лишился парохода, который был потоплен вспомогательным крейсером «Мёве». Это было теперь его первое плаванье после освобождения с «Мёве». Он вообразил себе, что мы его повесим, так как, будучи первый раз взят в плен, он дал подписку не принимать участия в военных действиях. Поэтому он и старался спастись от нас бегством. Он успокоился только после того, как мы его заверили, что данная им подписка относилась лишь к военным действиям, командование же пароходом не могло быть вменено ему в вину. Его смелое поведение, наоборот, было оценено нами по достоинству.

Пароход «Ленди Айланд» вез 4 500 тонн сахара с Мадагаскара. В виду свежей погоды, пароход не был взорван, а потоплен артиллерийским огнем.

Новым «гостям» особенно обрадовался первый наш пленник — капитан Чьюн. Команды обоих пароходов также быстро у нас подружились. Мы имели уже у себя пленников различных рас.

В один из последующих дней, рано утром, мы увидели судно, приближавшееся к нам под всеми парусами. Это был большой трехмачтовый барк[18]. Заметив нас, он гордо поднял трехцветный флаг и запросил нас сигналом: «Какие новости о войне?» Мы подошли к нему ближе, подняли военный флаг и сигнал: «Приведите круто к ветру». Он тотчас исполнил приказание. Наша шлюпка отвалила к нему и перевезла к нам команду с барка и её имущество. Судно называлось «Карл Гуно» и шло с грузом маиса из Дурбана (Южн. Африка). Капитан его произвел на меня выгодное впечатление не только своей образованностью, но, главным образом, тем, как он открыто давал чувствовать, что видит в нас своих врагов. Он держался донельзя корректно, выказывал уважение к неприятелю, но в то же время не шел ни на какое сближение с нами. Весь провиант с «Карла Гуно» был перегружен к нам; между прочим, много красного вина и три жирных свиньи.

Мы продолжали приближаться к главному району нашей пиратской деятельности, который был намечен в пяти градусах к северу от экватора и в 30 градусах западной долготы. Этот район должен был быть для нас наиболее благоприятным. Все парусные суда, выходящие из пределов юго-восточного пассата[19] и идущие на север, должны проходить в этих местах.

Первым попал здесь в наши руки английский капитан, совершавший своё свадебное путешествие. Мы приняли сначала его трехмачтовую шхуну за американскую, так как в Америке любят этот тип парусного судна с косыми парусами. В то время мы еще не находились в войне с Америкой. Мы предпочли поэтому оставить судно в покое, но подняли только норвежский флаг, чтобы и его заставить показать свою национальность. Капитан шхуны, однако, не отвечал нам. Мы приспустили флаг и вновь подняли его до места, как бы в знак приветствия. Молодая жена капитана, увидев это, стала упрекать мужа, что он нарушает правила международной вежливости, и уговорила его поднять хотя бы национальный флаг. Мы уже думали про себя: «Чёрт с ним, с этим невежей», — но в это время с марса прокричали:

— Да ведь это не американец, — он поднял английский флаг!

Наше настроение сразу переменилось. «Право на борт!» Мы были еще в значительном отдалении. «Поднять военный флаг!» «Выстрел под нос!» Никакого впечатления. Еще один выстрел! Шхуна приводит к ветру. Это было канадское судно «Персей».

Капитан принял разрыв первой гранаты, ударившейся в 500 метрах от судна, за всплеск кита и поэтому не обратил на нас должного внимания. В бинокль мы замечаем на шхуне женщину, которая в нервном возбуждении мечется по палубе. Вначале мы

не были обрадованы заполучить к себе на судно представительницу прекрасного пола. Но впоследствии должны были сознаться, что эта молодая женщина с её непринужденной веселостью внесла приятное разнообразие я нашу жизнь. Она была очень избалована, стремилась ко всяким удобствам, но в то же время отнюдь не унывала и смотрела на все происшествие с спортивной точки зрения.

Мы продолжали топить одно судно за другим и много тысяч тонн отправили уже на дно морское. В одно прекрасное утро с вышки передают, что за кормой виден дым. Вскоре показался большой пароход, шедший полным ходом. До поры до времени мы прикидываемся норвежским судном и, по обыкновению, просим сообщить нам показание хронометра. Пароход не отзывается на наш сигнал. Капитан его, очевидно, решил, что «пускай этот злополучный парусник от других узнает точное время». Но у нас были и другие средства обратить на себя внимание. Мы пускаем в ход наш дымовой аппарат. Густые клубы черного дыма с красным пламенем магнезии вырываются наружу и производят впечатление, что на судне пожар. Пароход приближается к нам, мы уменьшаем дым. Отдастся приказ — быть в боевой готовности. Тридцать моих молодцов с винтовками спрятаны за фальшбортом. Четверо из нас в штатском на мостике. «Жанетта» в белом платье и светлом парике, который ярко блестит в лучах тропического солнца, прогуливается по палубе. На бом-брам-реи, фок, грот и бизань мачты посланы матросы с мегафонами[20]. Мы держались сначала, как нейтральное судно, чтобы заставить пароход подойти к нам, вплотную. Пушка была скрыта за свиным хлевом.

Когда пароход был у нас на траверзе, толстый капитан его кричит:

— Что случилось с вами?

Ответа нет. Мы прикрываем дымовой аппарат и начинаем действовать.

Раздается боевая тревога. Военный флаг и красный каперский[21][21] вымпел взвиваются на мачтах.

Наш корабль был единственным, который ходил в мировую войну под пиратским вымпелом. Это — длиной в метр, красный флаг с изображением белого черепа в крыже. «Жанетта» скидывает с себя женское платье, одетое поверх матросской голландки, и машет своим париком.

Всеобщая паника на пароходе! Все кричат: «немцы, немцы!» Кочегары и машинисты выбежали на палубу, все бросились к спасательным шлюпкам, возникла невероятная сутолока. Кто бы мог подумать, что этот безобидный парусник — вспомогательный

крейсер! В довершение раздается выстрел. Наша старая пушка сбивает антенну беспроволочного телеграфа. Пароход отныне лишен возможности использовать радио. Капитан усиленно дергает ручки машинного телеграфа и громовым голосом пытается командовать. Все напрасно! Машинная команда вся на палубе, люди стремительно куда-то бегут. У нас возникает подозрение, что это быть может артиллерийская прислуга, посланная к орудию. Нужно было в корне пресечь эту возможность. В эту минуту с наших мачт раздаются в мегафон три оглушающих окрика:

— Приготовить торпеды!

С парохода несется в ответ многоголосый вопль отчаяния:

— Не надо торпед, не надо торпед!

Все, что было белого на пароходе, скатерти, полотенца развеваются в воздухе, повар машет своим белым передником.

— Оставайтесь на месте, иначе выпустим торпеды!

Шлюпка с нашей призовой командой направляется к пароходу. Теперь он в наших руках. Что за роскошный пароход! Прекрасные ковры, кресла, дорогие украшения, дорогой рояль, фисгармония — все перевозится к нам. На пароходе оказалось 2000 ящиков шампанского и 500 ящиков коньяку. Мы не побрезгали и этим. Когда весь экипаж и ценный груз был доставлен к нам, пароход подвергся участи своих предшественников и погрузился на дно.

Капитан, приглядевшись у нас на судне, подошел ко мне с вопросом:

— Командир, эта старая пушка — все, что вы имеете?

— Ну да!

— А ваши торпеды?

— Торпеды? У нас нет торпед. Для вас хватит воздушных торпед, которые мы выстреливаем на словах.

— Итак, никаких торпед?

Его лицо было слишком красным, чтобы побледнеть. Оно стало багровым, глаза его в испуге смотрели на меня:

— Умоляю вас, командир, не говорить об этом никому.

Путь наш лежал на юг. Была изумительная тропическая ночь. Кучка веселых пиратов, довольная своей добычей, сидела в тесном кругу и распивала шампанское. Небо было полно звёзд, луна обливала нас серебряным светом, волны мягко ударялись о форштевень. Мы шли под всеми .парусами. В средней палубе играл оркестр — виолончель, скрипка, фисгармония и рояль. Раздавались стройные звуки песни: «О, дуй, прекрасный южный ветер». Окруженные со всех сторон врагами, мы с тем большим упоением вдыхали в себя очарование природы. .Мы наслаждались

красотами тропической ночи. Ведь, никто не знал, что ожидает нас на следующий день, не очутимся ли мы на глубине нескольких тысяч метров под водой. Наши средства защиты были слишком ничтожны. Восторженное настроение было вдруг нарушено окриком с вышки: «Огонь по правому борту!»

К черту стаканы, скорей бинокли! Действительно, на горизонте, ярко освещенном луной, виднелся трехмачтовый парусник. Мы поворачиваем к нему. Наше судно трудно было различить — мы находились в темной части горизонта. Огневыми вспышками мы сигнализируем судну: «Приведите к ветру. Большой немецкий крейсер».

Мы ждем дальнейшего хода вещей. Через несколько минут раздается всплеск весел о воду, и из темноты появляется шлюпка, с которой раздастся окрик:

— Алло, капитан! Я думал передо мной крейсер гуннов и вижу теперь товарища, такого же парусника, как и я. Зачем вы нагнали на меня такой страх? Вы. наверно, хотите рассказать мне новости с войны?

— Конечно, да! Пожалуйте к нам, у нас много новостей.

Мы скидываем наши белые форменки, чтобы они не бросились ему в глаза, и встречаем его в одних тельных рубашках. Капитан взлезает к нам на палубу, здоровается и объявляет:

— Я — француз.

— О, великолепно! Как дела во Франции?

— Превосходно. Счастлив вас встретить.

Он с восторгом принимает наше предложение распить бутылку шампанея и спускается с нами в кают-компанию. По дороге он хлопает меня по плечу со словами:

— Капитан, вы, однако, жестокий человек. Зачем вы хотели разыграть из меня дурака? Но теперь я в восторге, будто тяжелый камень отвалил от сердца!

«Ну, — думал я, — смотри как бы он вдвойне тяжелее не придавил тебя». Только одна переборка отделила нас от того помещения, где ему все должно было стать ясным.

Он входит в каюту и в ужасе отскакивает назад при виде портрета Гинденбурга на стене. Он беспомощно весь съежился и жалобно простонал:

— Немцы!

Мы всеми силами старались его подбодрить подходящим словом:

—.Моряк, не будь лягушкой, ты не единственный, кто потерял свое судно в эту войну. Мы сами разве знаем, будем ли завтра целы и невредимы.

Но он был безутешен.

— То, что я лишаюсь судна, не так убивает меня, как те упреки, которые я в праве себе сделать. Я иду из Вальпарайсо, где стоял вместе с двумя моими земляками. Они предупреждали меня не выходить в море, пока не придет ответ на их телеграмму. В ней запрашивалось, каким курсом нужно было идти, чтобы избежать опасности от вспомогательных крейсеров и подводных лодок. Вместо этого я решил использовать благоприятную погоду, чтобы скорее вернуться на родину. И вот, в результате я попался к вам в руки и нахожусь в плену. Когда они вернутся домой мой судовладелец узнает, что я не послушался их совета, и я никогда больше не получу судно и командование. Это то, что меня мучит.

На мой вопрос —как назывались суда, с которыми он находился вместе в Вальпарайсо, он отвечает:

— «Антонин».

— «Антонин»? Капитан Лекок?

— Ну, да!

— А другое судно?

— «Ларош-Фуко».

— Вестовой, приведите сюда капитанов из №5 и №9.

Раздается стук в дверь.

— Войдите!

— Вот капитан с «Антонина», а вот капитан с «Ларош-Фуко». Один из них находится у нас десять дней, а другой три дня.

Капитан «Дуплекса» схватывает бокал с шампанским и с воодушевлением чокается с своими друзьями. Они горячо жмут друг другу руки и выражают свою радость по поводу встречи. Трудно сказать, что его более обрадовало, сама встреча или то, что обоих капитанов, совета которых он не послушался, постигла одинаковая судьба.

В одно воскресное утро показался большой английский четырехмачтовый барк. Вначале он пробовал состязаться с нами в скорости хода, но, когда мы стали помогать мотором, он, к удивлению своему, должен был заметить, что мы его настигаем. На наш запрос он сообщил свое название — «Пинмор».

— «Пинмор»?

Судно, на котором я плавал молодым матросом? Это так глубоко отозвалось во мне, что в первую минуту я ничего не мог ответить офицеру, который ждал моих приказаний. Затем я подумал: «Ничего не поделаешь, судно должно быть потоплено. Топить парусник было для нас всегда, точно вонзить нож в сердце. На смену парусника, который гибнет, не будет построен новый!»

Юношеские воспоминание промелькнули в моем мозгу.

Судно привело к ветру. К нему отправилась на шлюпке наша призовая команда, перевезла к нам весь экипаж судна и наиболее ценное имущество.

После этого «Пинмор» разделил участь многих других парусных судов и исчез в глубине моря.

Такова была моя благодарность этому судну, которое меня надёжно носило в бурю и непогоду!

Вскоре после этого впереди показался опять парусник. Мы быстро его нагнали и прошли вплотную рядом с ним. Все наши пленные высыпали па палубу и с любопытством рассматривали будущих своих соплавателей. Капитан парусника стоял рядом со своей женой и крикнул нам в рупор:

— Алло, есть ли у вас новости с войны?

— О, да!

— Я охотно пришел бы к вам на чашку кофе! — прокричал он вслед.

Мы поспешили ответить, что приглашаем его на бутылку виски. Увидев смешение всех рас среди наших многочисленных пленных, он спросил, не собираем ли мы военнопленных с атлантических островов? Действительно, все у нас выглядело очень пестро, музыка играла «Типперери», все махали, чем попало, и жестикулировали. Напоследок он еще раз крикнул:

— Что нового о войне?

— Сейчас просигнализируем.

— Мы подняли сигнал: «Л.Д.». (Приведите к ветру, или я буду стрелять). Капитан посмотрел в бинокль, затем раскрыл сигнальный свод. Взглянув туда, он быстро поднял опять бинокль и увидел немецкий военный флаг.

Бинокль выпал у него из рук. Вот так ловушка!

Нечего сказать, хорошенькая новость с войны.

Орудийный полупортик был опущен и виднелось дуло орудия. Жена капитана бежит в каюту, рулевой удирает, все скрываются с палубы вниз. Только капитан сохраняет самообладание, приводит судно к ветру и ждет наших дальнейших действий. Все наши пленные были в восторге увидеть новых людей. В особенности радовалась жена молодожёна-капитана канадской шхуны, что она не будет больше единственной женщиной у нас на корабле.

Судно называлось «Бритиш Юмэн», шло из Америки. На нем был ценный груз провианта — много рогатого скота, свиней, кур и т. п.

Мы отпускаем пленных.

За восемь недель мы потопили 40 000 тонн различного груза. У нас на судне имелось 263 пленных. Все чувствовали себя отлично, никаких различий не делалось. Пища пленных была одна и та же для всех. Ни один пленный не смел пикнуть, хотя мы всегда ходили без оружия. Уважение, которым пользовалась наша команда, было нашей лучшей защитой. Но для прокормления пленных требовался провиант. Нам нужно было, наконец, прекратить дальнейший «прирост народонаселения» на корабле. В особенности чувствителен был расход воды, от запасов которой зависело наше дальнейшее крейсерство. Мы решили поэтому использовать захваченное нами французское парусное судно «Камброн», чтобы отправить на волю наших пленных. Капитан «Камброна», узнав об этом решении, был настолько изумлен, что не смел даже выказать свою радость. Он уже считал свое судно погибшим. Отъезжающим капитанам был устроен «отвальный» обед в кают-компании, и мы расстались наилучшими друзьями. Капитаном «Камброна» я решил назначить бывшего капитана «Пинмора», как старшего и наиболее способного моряка. Он был англичанин и поэтому на «Камброне» был поднят английский флаг. Все пленные были пересажены на «Камброн» и она отправилась в Рио-де-Жанейро. Французы, которых было большинство, были несколько огорчены, что на «Камброие» не был поднят их трехцветный флаг.

С этой минуты нам стала угрожать большая опасность. Со слов пленных, высадившихся на берегу, неприятель должен был узнать о нашем существовании. Так как мы теперь хотели продолжать нашу крейсерскую войну в Тихом океане, то нужно было выгадать время и не допустить, чтобы «Камброн» слишком скоро пришел в Рио-де-Жанейро. Для этого все стеньги у судна были срублены. Оно могло идти только под нижними парусами и раньше чем в 10-14 дней не должно было добраться до Рио-де Жанейро. Мы же под всеми парусами, подгоняемые свежим ветром, пошли в южном направлении.

В Тихий Океан

Мы остались опять одни на судне, в нашем тесном кругу. Миновав Фолклендские острова, мы подошли к мысу Горн. Здесь удалось перехватить радио британского крейсера: «Предостерегаю вас. Держитесь дальше от Фернанду-ди-Норонья, там находится «Мёве».

Я поблагодарил за предостережение.

Мыс Горн — родина грозных бурь и постоянных штормов. Чтобы обогнуть его, нам пришлось три недели бороться с разъярённой стихией. На судне шла беспрерывная, тяжелая работа. Гигантские волны, которые можно видеть только у мыса Горна, перекатывались через судно, паруса разрывались в клочья, и палуба несколько раз пробивалась. Матросы без отдыха сидели в средней палубе и чинили паруса. Это было жестокое единоборство разрушительной силы ветра и лихорадочной энергии людей. Что за изнурительная работа сшивать иглой грубую парусину, когда корабль мотает из стороны в сторону! Толстая игла зачастую вонзалась в руку. Ночи проводились без сна. Паруса были нужны, как бы часто их не уничтожала буря. Каждое утро разорванные паруса заменялись новыми, сшитыми за ночь. Во время шторма команда не может, как на пароходе, скрываться в палубы. Наоборот — она должна быть вся наверху, на мачтах. Даже при обыкновенной погоде, чтобы изменить курс на 20 градусов, вся вахта должна лезть на реи, чтобы управиться со всеми 24-ми парусами.

Но где есть воля, там есть успех. Мыс Горн был пройден.

Мы были счастливы оставить позади себя это бурное место. Но новая опасность поджидала нас. С наблюдательной вышки заметили британский вспомогательный крейсер, один из тех, которые были, очевидно, посланы ловить нас. Наступили минуты напряженной тревоги: Заметил ли он нас? Все наверх! Лево на борт и крутой поворот через фордевинд. Все возможные паруса были поставлены, включен мотор, и выжато из судна все, что оно могло дать в смысле хода. Такелаж готов был лопнуть. На мачтах во все бинокли наблюдают за крейсером; пульс бешено бьется. Стоит крейсеру нас заметить и тогда — прощай, свобода! Наши глаза оказались зорче и острее, чем у врага. Это был счастливый час в жизни нашего судна, когда мы могли отпраздновать спасение от неприятеля. Ночью мы опять повернули на север и вышли в Тихий океан.

В одно прекрасное утро радио-телеграфист принял английское радио странного содержания: «Морской Чёрт» погиб с развевающимся флагом. Командир и часть команды взяты в плен и находятся на пути в Монтевидео».

Что это могло означать? Англичанин не станет врать бесцельно. Пленные, отпущенные нами на свободу, очевидно, широко распространили славу о «Морском Чёрте». Это должно было возбудить сильную тревогу и морских кругах. Нас тщетно стали ловить у мыса Горна и мыса Доброй Надежды. Пароходы с полным грузом стояли в портах Капштадта. Южной Америки. Австралии и Новой Зеландии и не решались выходить в море.

Страховые премии сильно поднялись. Чтобы их опять понизить, англичане решили поведать миру по радио о нашей гибели.

Против одного плута нужно выставлять полтора. Мы. в свою очередь, отправили радио: «На помощь, на помощь — немецкая подводная лодка». Наше радио несомненно породило слухи о немецких подлодках в Тихом океане. Страховые премии должны были опять полезть в гору.

ГЛАВА III.
Кораблекрушение.

Крейсерство в Тихом океане.

Вдоль берегов Южной Америки, мимо острова Хуан-Фернандец, мы шли к Маркизовым островам. До самого Гонолулу ни одно судно не попалось нам навстречу.

Решено было поэтому перенести крейсерскую деятельность на пути сообщения между Сан-Франциско и Австралией. Вблизи острова Рождества, на параллели экватора, который иногда пересекался нами два, три раза в день, мы потопили три американских парусника. Добыча эта была невелика. Иногда по целым неделям мы не встречали ни одного судна. Три захваченных капитана и их команды, так же, как и мы, жаждали увидеть новых пленных. Ужасающая жара, недостаток движения и деятельности, плохая вода и отсутствие свежего провианта — подавляюще действовали на наше самочувствие. В продолжение 250 дней мы не имели на судне свежей пресной воды.

Прокрейсеровав 35 000 миль, мы, в продолжение месяцев, не видали ничего, кроме неба и моря. Душевной бодрости и энергии для продолжения крейсерства было достаточно, но нас стал одолевать злейший враг моряков — бери-бери — сонная болезнь, от которой «кровь обращается в воду». У многих из нас от плохого питания и недостатка воды опухли конечности и все суставы. Необходимо было зайти на какой-нибудь остров, чтобы запастись свежей провизией. Отдохнув немного, мы могли предпринять крейсерство вокруг Новой Зеландии и Австралии и затем перенести опять нашу боевую деятельность в Атлантический океан.

Сначала мы предполагали высадиться на одном из больших островов Кука. Но эту мысль пришлось оставить — на этих островах могла быть неприятельская радиостанция. Приходилось отыскивать необитаемый остров, и мы выбрали поэтому остров Мопелиа из группы островов Товарищества.

Высадка на остров Мопелиа

29-го июля мы подошли к этому острову. Перед нами открылась целая сказочная страна. Это был настоящий рай, обсаженный высокими пальмами и каучуковыми деревьями. Окружавшие остров коралловые рифы спускались уступами в море и отражались в освещенной солнцем прозрачной воде волшебными красками. Тысяча переходов от белого к зеленому и к синему; непередаваемое богатство и разнообразие тонов! Кольцеобразный риф, на части поверхности которого образовался остров, окружал собой лагуну. В этой котловине, столь же глубокой, как и сам океан, поверхность воды была зеркально спокойна. Это была превосходно защищенная гавань, но узкий проход и лагуну не был достаточно широк для такого судна, как «Морской Чёрт». Пришлось бросить якорь на самом рифе и остаться в море у входа в лагуну.

Были спущены шлюпки. После девяти месяцев беспрерывного пребывания на корабле, мы себя почувствовали вроде Колумба. До чего мы были изумлены всем тем, что увидели на острове! Здесь гнездились миллионы морских птиц самых разнообразных пород. Гигантские черепахи ползали во множестве. Рыбы было изобилие. Попадались также одичавшие свиньи, которые были когда-то завезены сюда и питались падавшими на землю кокосовыми орехами. Большего изобилия свежего провианта мы не могли и ожидать. Па острове жили три туземца, которых высадила сюда французская фирма для ловли черепах. Мы заслужили вскоре их доверие, и они усердно помогали нам в нашей работе. После долгого нервного напряжения и жизни на корабле, полной непредвиденных опасностей, мы себя почувствовали на острове, как на летнем курорте. Франция, сама того не зная, оказывала нам гостеприимство на этом, принадлежащем ей, клочке земли. Мои матросы разделились группами и занялись кто ловлей рыбы, кто собиранием птичьих лиц и кокосовых орехов. Одни ловили лангустов и черепах, другие охотились за свиньями. К вечеру мы вернулись на корабль перегруженные запасами свежей провизии. Рыба была прокопчена, мясо черепах и свиней засолено, тысячи яиц законсервированы в извести.

Якорная стоянка нашего судна доставляла нам сначала немало беспокойств. Безопаснее, казалось, быть в море на виду острова и только утром и вечером посылать шлюпки на берег. Но это потребовало бы большего расхода горючего для мотора, который и без того не был в полном порядке. Пришлось отказаться от этой мысли.

Гибель «Морского Чёрта».

2-го августа утром, в то время как шлюпка с командой собиралась уходить, мы обратили внимание, что поверхность моря на горизонте странным образом вздувается кверху. Что это могло значить? Мираж? Но вскоре эта вздутость моря стала к нам приближаться и расти в вышину. Это была гигантская приливная волна — результат подводного землетрясения. Некоторое время прошло в спорах о причине этого явления, которое было нам непонятно. Никто до сих нор не видал подводного землетрясения. Опасность, однако, становилась, очевидной. Была отдана команда. «Включить мотор, обе вахты наверх, с якоря сниматься!» Стали нагнетать сжатый воздух в цилиндры, но мотор не хотел забирать. Все ближе подымалась грозная волна, но из машинного отделения не доносился шум работы мотора. Страшилище было уже близко. Первая зыбь коснулась борта. Можно было счесть секунды, оставшиеся для спасения судна. Все со страхом прислушивались к мотору. Увы! Поздно. Высокой стеной подступила волна, подхватила судно, подняло его кверху о с грохотом и треском выбросило на коралловый риф. Мачты разлетелись на части; от рифа откололись громадные коралловые куски и придавили судно. Когда волна прошла, наш гордый «Морской Чёрт» лежал кучей обломков.

Коралловая скала, на которую мы были выброшены. глубоко проникла в корпус корабля, мачты обрушились, весь рангоут, такелаж и паруса попадали вниз. Все, находившиеся на палубе, к счастью, успели укрыться под полубаком.

Катастрофа случилась — и теперь ничем нельзя было уже спасти судно. Но мы были далеки оттого, чтобы предаваться горю и отчаянию. Нужно было сразу приниматься за работу — спасать провиант и воду для 105 человек. Приходилось все переносить за 30 метров по глубокой воде, ступая при сильном течении по острым неровностям кораллового рифа. Мы часто падали, и ноги у всех были сильно изранены. Но, тем не менее, работали и день и ночь, и успели спасти от воды и перенести на остров все жизненно необходимое. Вода в цистернах оказалась испорченной, и наше счастье, что удалось с помощью подрывных патронов прорыть колодезь на острове.

Жизнь робинзонов.

Так возникла под пальмами последняя немецкая колония.

Нужно было теперь приноровиться к новому образу жизни.

Остров служил пристанищем для миллионов больших и малых птиц. В некоторых местах нельзя было сделать шагу, чтобы не раздавить яйцо. Стоило вспугнуть чаек — они взлетали такими густыми стаями, что затемняли солнце. Птицы, сидящие на яйцах, ни за что не покинут своих гнезд, они охотнее позволят себя убить. Только выстрелами из винтовок можно было их прогнать. Большинство найденных нами яиц оказывались обыкновенно болтунами, поэтому мы оцепили часть берега тросом и выкинули все лежавшие яйца в море. Очистившееся пространство тотчас привлекло к себе множество чаек, ждавших с нетерпением возможности снести яйцо. Мы вскоре располагали большим количеством свежих яиц. Ночью, когда раскладывали костры, приползали на огонь сотнями и тысячами громадные раки-отшельники.

Когда все имущество из-под обломков судна было перенесено на остров, принялись за постройку жилищ. В первые дни команда просто подвешивала свои койки под пальмами. Но это могло кончиться печально. Кокосовые орехи падали ночью с высоты 15—25 метров около спящих, и счастье, что ни одна из этих «вегетарианских бомб» не упала кому-нибудь на голову. Она навсегда «захлороформировала» бы спящего. На земле, которая кишела всякими животными, также нельзя было спать. Все поэтому с большим рвением принялись за постройку палаток.

Первая палатка вышла неудачной, но каждая следующая удавалась лучше. Мы строили их с таким расчетом, чтобы на каждую палатку хватало одного паруса. Большую помощь в этом деле оказал один из пленных американцев, капитан Петерсен. Он со своей молодой красивой женой построил прекрасную палатку. Все наши палатки были выстроены близ берега, в одну линию, рядом с шалашами туземных жителей. Образовалась целая улица, которая была названа набережной «Морского Чёрта». Наш лагерь разделялся на три квартала: немецкий, где жили мы, французский и американский — в которых расположились пленные французы и американцы. Кроме жилых палаток, были построены палатки для продовольствия, боевых припасов и оружия, для карт и инструментов; большой камбуз с очагом и духовой печью и радиотелеграфная рубка. Она доставляла нам радионовости и заменяла газету. Кроме того, была построена кают-компания — в ней был настелен даже деревянный пол. Около стола были вертящиеся, привинченные к полу кресла, точь-в-точь как в судовой кают-компании.

В жилые палатки была перенесена вся мебель с судна, а пол был посыпан мелким белым коралловым песком. Посередине

лагеря была очищена площадь, на которой по вечерам играл наш оркестр. С судна был перенесен небольшой дизель-мотор и динамо, которые снабжали нас электрическим светом. Мы имели в своем распоряжении также коптильный аппарат, и с помощью кокосовой скорлупы ежедневно коптили большое количество рыбы. Прекрасный отлогий берег спускался к лагуне. Ночью слышался прибой морской зыби и убаюкивал нас, как нежная колыбельная песнь. В дневную жару мы искали прохлады на наветренной стороне острова, где постоянно дул легкий ветер с моря. Многие богатые люди за двухнедельное пребывание в этом летнем раю заплатили бы целое состояние.

После десятидневных строительных работ, утомительных в виду жары, идиллия была осуществлена. Посреди лагеря был подвешен к пальме наш судовой колокол. Стали регулярно биться склянки[22] и иногда устраиваться переклички и смотры. На одной из самых высоких пальм была сооружена наблюдательная вышка, чтобы следить за всеми судами, проходящими в море.

Для полного нашего благополучия не хватало только судна, которое могло бы снова дать связь с культурным миром. Наш крейсер лежал разбитым на рифе, но мы не унывали. Все наши надежды покоились на уцелевшей шлюпке. Большинству, правда, казалось немыслимым пуститься в море на такой скорлупе и искать большее судно, чтобы отважиться захватить его. Но пират подобен игроку — он должен все снова и снова пытать счастье.

Мы изготовили мачту, такелаж и паруса, свили все спасти, отскоблили краску со шлюпки, проолифили её и выкрасили заново. 23-го августа шлюпка была уже вполне готова. Но нельзя было принимать легкомысленных решений. Как мне ни надоело губернаторствовать на острове и как меня ни тянуло снова в море, я не считал себя в праве рисковать жизнью других людей. Мы все отдавали себе отчёт, что предстоящее предприятие, как в военном, так и в спортивном отношении, опаснее и рискованнее. чем все предыдущие. Наша шлюпка при самом тщательном оборудовании имела один существенный недостаток — из-за низкобортности она при крене черпала воду. Нам приходилось впоследствии, даже в тихую погоду, выбирать ежедневно до 40 ведер воды.

Был собран военный совет. Нужно было решить: в какую сторону отправиться, как долго остающаяся команда должна ждать возвращения, под каким деревом она должна оставить нам письмо в случае, если ей придется все же покинуть Мопелиа. Каждые полгода на остров заходил парусник, чтобы забирать кокосовые орехи и черепах, собранных туземцами. Мы предполагали сначала пристать к островам Кука, а если там не

встретим подходящий корабль, то идти дальше к архипелагу Фиджи. К сожалению, мы недостаточно учли малую мореходность нашей шлюпки, иначе мы не решились бы идти к этим островам в сентябре месяце, когда там свирепствуют штормы. Мы рассчитывали проходить ежедневно 60 миль, в 30 дней мы могли пройти все требуемое расстояние и через три приблизительно .месяца быть обратно в Мопелиа с захваченным нами кораблем.

Шлюпка наша была открытая, 6 метров длины; высота борта над водой по середине шлюпки была всего 28 сантиметров. Каждый поймет, что такая шлюпка в свежую погоду мало защищала от волн в открытом море. К тому же пришлось загрузить её снаряжением и продовольствием на много недель плавания. Было взято несколько жестянок консервированного мяса и шпика, но главный запас провианта состоял из сухарей и воды. Был также установлен пулемёт и взято две винтовки, несколько ручных гранат и револьверов. Навигационные инструменты и секстан также не были забыты. Все, разумеется, стремились участвовать в этой морской экспедиции. Я выбрал пять человек наиболее крепкого здоровья. На острове Мопелиа командование было передано лейтенанту Клингу.

Приближались минуты расставания. Еще одно братское рукопожатие, и узы, соединявшие нас всех, впервые порвались. Только теперь мы поняли, как близок был нам каждый из товарищей.

2 300 миль в открытой шлюпке.

Наше новое судно делало вначале, при благоприятной погоде, в среднем по 4 узла. Курс был взят на остров Атиу, расположенный в 300 милях расстояния. У нас имелось на два месяца сухарей и запас пресной воды на три недели. Шлюпка была до того переполнена, что пробраться с носа на корму можно было только ползком. Провиант, фотографические аппараты, табак и необходимая дождевая одежда были уложены в воздушные, камеры по бортам шлюпки. От этого остойчивость шлюпки, конечно, сильно пострадала. Имелось четыре матраца, так что четыре человека могли одновременно лежать, из них двое, правда, только в согнутом положении.

Страшнее всех этих неудобств был хронический запор, которым все стали страдать из-за однообразной пищи и отсутствия движения. Помимо перечисленного груза, следует упомянуть еще ведра, мотор, банки и т.п. Это, вместе с

воздушными камерами, занимало всю шлюпку. Трудно даже понять, каким образом удалось втиснуть туда же еще шесть человек. Для защиты от дождя и волн, вокруг шлюпки по планширу был прибит широкий брезент. В непогоду он раскатывался к середине шлюпке и связывался с полотнищем другого борта. Железные стойки удерживали его на некоторой высоте. Без этого устройства мы часто промокали бы насквозь и, наверное, утонули бы.

Производить навигационные вычисления на нашем судне было в высшей степени затруднительно. Карты не на чем было разложить. При малейшей неосторожности все летело за борт. Все наблюдения и вычисления приходилось производить на качке одеревенелыми руками. Наши мореходные таблицы, тетради, карты, логарифмы и книги слипались от сырости: выложенные на солнце для просушки они вспухали, как лошадиные трупы.

На третий день плавания мы подошли к острову Атиу, ближайшему в архипелаге Кука и впервые вступили на обитаемую неприятельскую землю. Вместе с лейтенантом Кирхгейсом, сопровождаемые толпой изумленных туземцев, я отправился к дому британского резидента. Губернатор лежал на веранде и не поднялся нам навстречу. На его лице отражалось удовлетворенное сознание, что большая часть земного шара еще, благодаря богам, находится под властью англо-саксов.

«Меня зовут Ван Гутен, — начал я по-английски свой рассказ подозрительно прищурившемуся резиденту — а это мой старший офицер Соутхарт. Мы американцы голландского происхождения. Два месяца тому назад мы держали в голландском клубе в Сан-Франциско пари, что проплывем в открытой шлюпке из Гонолулу, мимо островов Кука, в Таити и обратно. Сумма пари — 25 000 долларов. Мы обязаны приставать в определенных пунктах. Поэтому будьте так добры дать нам удостоверение, что мы здесь были. Мы желали бы также получить воду, консервов и свежих фруктов».

Наше предприятие показалось губернатору несколько шалым, но лицо его все же сразу прояснилось. Он не поинтересовался спросить ни вахтенного журнала, ни бумаг. В качестве гордого британца он настолько презирал иностранные языки, что принял нижненемецкое наречие, на котором я переговаривался с Кирхгейсом, за голландский язык. Он завел глубокомысленный разговор о войне, которую осуждал. Она, по его мнению, служила на пользу лишь желтой расе.

Через четверть часа к нам присоединился французский миссионер. В полном восторге от нескольких французских фраз, с которыми я к нему обратился, он, в качестве горячего патриота,

пригласил нас к себе, встретил нас марсельезой, исполненной на граммофоне, и отлично угостил. На обратном пути через деревню нас восторженно приветствовали туземные девушки и одарили цветами и фруктами. Я еще раз посетил резидента, чтобы расспросить его о движении судов. Прихода парусных кораблей, к сожалению, не предвиделось, и нам пришлось отложить надежду на добычу судна до острова Аитутаки, куда мы и решили направиться. Удостоверение губернатора Атиу должно было нам оказать хорошую помощь. Погода начала ухудшаться. Бесконечные дожди промочили все, волны постоянно заливали шлюпку. Нам приходилось иногда за час времени выкачивать до 250 ведер воды. В последние 25 дней нашего плавания мы никогда не были сухими. Матрацы, одеяла, одним словом все, что не помещалось в бортовых воздушных ящиках, было насквозь пропитано водой. Мы мёрзли и только изредка могли отогреться горячим кофе. Брезентовый тент стал пропускать воду. Брызги волн не давали возможности ничего высушить.

В Аитутаки мы, к сожалению, не застали шхуны, которую предполагали захватить. Решено было всё же сойти на берег в надежде получить сведения о движении судов и провести хоть одну ночь в сухом помещении. Необходимо было подкрепить наши ослабевшие силы. Было 30 августа.

На моле, окруженный толпой туземцев, местный резидент поджидал редких гостей. Наше голландское происхождение пришлось переменить на норвежское, так как здесь могли встретиться голландские купцы.

Резидент, со своим пенсне на носу, выглядел вроде президента Вильсона и встретил нас с большой подозрительностью. Он тотчас распорядился послать к нам на судно для разведки норвежского плотника. Но мы с ним оживленно побеседовали на его родном языке. Плотник всецело проникся расположением к нам. Вильсон прибег тогда к хитрости: он старался нас разделить, чтобы от каждого из нас в отдельности все разузнать. Нас стали приглашать в одиночку в гости к различным видным островитянам, предлагая пообедать, взять ванну и т. п. Отказываться было нельзя. Каждый из нас взял на всякий случай ручную гранату в карман. Разложить наши вещи для просушки мы также не могли. Туземцы окружили тесным кольцом наше судно; нельзя было поднять одеял, под которыми было спрятано оружие.

Мне пришлось обедать у купца Лоу, а Кирхгейсу у резидента. Наши хозяева все время обменивались через слуг какими-то записочками. Очевидно, они уславливались какие нам задавать вопросы и сравнивали ответы. Мы отчаянно старались как можно

скорей соединиться опять вместе. По дороге на судно встретился норвежский плотник п предупредил, что нас считают за немцев и хотят втащить нашу шлюпку на берег. Было решено двум из команды оставаться всегда на шлюпке и в случае чего, обстрелять пристань из пулемёта. Находившиеся на берегу, рассчитывали пробиться на судно собственными силами. Нужно было еще раз отправиться к резиденту за обещанным удостоверением и по дороге сделать закупки провизии у местных торговцев.

Вильсон попросил показать ему наши судовые бумаги и стал выпытывать различные имена и числа. На мой вопрос зачем ему это все нужно, он объяснил, что нас здесь принимают за немцев. Сам он уверен, что мы не немцы, но всё же хочет успокоить население. Вильсон колебался, очевидно, между желанием нас задержать и страхом перед вооруженным сопротивлением с нашей стороны. Я нащупал мою ручную гранату, взвел в кармане маузер и отправился с резидентом в сопровождении целой толпы людей к нашему судну. На пристани какой-то высокий человек в английской военной фуражке обратился к резиденту с вопросом, не следует ли нас арестовать. Я быстро шепнул тогда Вильсону на ухо: «Если вы только посмеете заваривать здесь историю, я застрелю этого долговязого». Это предостережение подействовало. Я остался сидеть на пристани, а резидент спустился в шлюпку, чтобы осмотреть все и проглядеть наш вахтенный журнал.

Вахтенный журнал, само собой разумеется, не удалось разыскать. Не упал ли он за борт? Вместо него Вильсону сунули в руки записную книгу ранее захваченной нами американской шхуны, которую мы взяли с собой из-за различных географических сведений, занесенных в неё. К сожалению, в ней оказалась также наша хронометрическая тетрадь. На первой странице жирным шрифтом было напечатано «Императорский флот» и изображен германский орел.

— На каком это языке?—спросил резидент.

— Не знаю, — ответил Кирхгейс, — мы получили эту тетрадь в Гонолулу.

Вильсон сделал вид, что поверил. Ясно было, что военное превосходство на нашей стороне. Проходя по шлюпке он приподнял край одного из одеял и увидел маузер. Он быстро опустил покрывало и сказал Кирхгейсу:

— Только не показывайте это толпе.

Все было готово для вооруженного отпора: пулемёт и ружья были под руками, ручные гранаты висели в ряд, оставалось только сорвать их, как яблоки с дерева. Вильсон становился белее полотна. Он нервно закричал своим спутникам, оставшимся на

пристани:

— Здесь все в полном порядке!

Я сошел к нему в шлюпку.

— Прикройте это хорошенько, — сказал он, бледный от страха, указывая на ручные гранаты. Обратившись затем к толпе он снова прокричал:

— Я ничего не нашел, это мирные спортсмены!

Мы хотели отплыть только к вечеру, но Вильсон убедительно настаивал:

— Джентльмены, лучше, если вы отправитесь немедленно.

Пришлось согласиться. Я проводил его на пристань, поговорил с ним еще несколько времени, чтобы рассеять все подозрения толпы, и вслед затем мы отвалили от пристани и покинули этот злополучный остров.

Опять в открытом море! Тринадцать дней нам не пришлось видеть земли. Самые ужасные мучения ожидали нас в этом плавании. Беспрерывная борьба, со стихией, дни и ночи без сна. Постоянная забота управлять шлюпкой против волн и выкачивать ведрами воду. Нам уже не суждено было больше высохнуть. Три дня мы пересекали громадное пространство плавающей пемзы: она была выкинута на поверхность воды подводным вулканом. Отсюда началось землетрясение, которое послужило причиной гибели «Морского Чёрта» Эта пемза причинила нам много горя. Вместе с волной она попадала в шлюпку и покрывала все хрустящим песком. Все было насквозь пропитано водой, а дождь продолжал лить ручьями. Все тело испаряло пар от холода. Пищей служили только сухари и вода. Мы были в полном изнеможении. Матрацы давно были выкинуты за борт, так как они не просыхали больше. Днем нас иногда пригревало тропическое солнце, но ночью единственной защитой от холода были мокрые одеяла.

Запас воды подходил к концу, и мы не могли полностью утолять жажду. У нас оставался еще превосходный шпик, но никто не смел к нему прикоснуться из боязни вызвать еще большую жажду. Настоящие муки Тантала! Собирать дождевую воду в парус было бесцельно; вся парусина пропиталась морской солью, как и все остальные вещи в шлюпке.— вода получалась негодная для питья. Мы бессознательно приучили себя сосать пальцы и грызть руки, чтобы освежить слюной пересохшее горло. Цинга все острее давала себя чувствовать. Суставы сильно вспухли, в особенности на коленях. Стоять на ногах мы уже не могли. Язык распух, десны сделались белее снега, зубы шатались и мучительно болели. При этом приходилось все же жевать твердые сухари. Нестерпимую боль причиняла качка, от которой

распухшие суставы на ногах ударялись постоянно о борта шлюпки. Дальнейших мучений, казалось, нельзя было уже вынести. Мы сами были себе в тягость. Полное равнодушие овладело нами, смерть становилась желанной. В голове чувствовалось какое-то затемнение; мысли путалась, мозги стали безжизненны, как клубки шерсти. Настоящего сна мы давно не испытывали, но весь день жили каком-то забытьи, как будто в другом мире. Одна только мысль связывала нас с жизнью — вперед, вперед! Не пропустить ни одного порыва ветра неиспользованным, не потерять ни одного часа. Каждая минута приближала нас к спасительной земле. И мы продолжали бороться.

На утро тринадцатого дня показался в виду маленький остров Ниуэ. Нужно было, во что бы то ни стало, достать свежей пищи, от этого зависела наша жизнь. Большие толпы туземцев ожидали нас на берегу. .Мы не были в силах сойти на землю и знаками стали объясняться с чернокожими островитянами. Они с быстрой готовностью принесли нам воды к множество бананов. С жадностью набросились мы на эти фрукты. Они всего более подходили для наших слабых зубов. Подкрепивши свои силы, мы пошли дальше, стремясь все к той же цели — захватить какое-нибудь судно.

На двадцать второй день нашего плавания мы пристали к одному из восточных островов архипелага Фиджи — Катафанга и наконец могли выйти на берег и размять свои ноги, ослабевшие от цинги и ревматизма.

Отсюда мы продолжали путь к большим островам Фиджи и подошли к острову Вакайя. Нас заметили с берега и выслали навстречу парусный бот, предполагая, очевидно, оказать нам помощь, как потерпевшим кораблекрушение. Пришлось направиться к пристани. В бухте на якоре стояло много судов, укрывшихся здесь от свежей погоды. Теперь стало ясно — почему мы в море не встречали судов. Итак, мы в четвертый раз находились на неприятельской территории.

Нас стали с любопытством расспрашивать. Мы лгали, как могли. Туземцы отнеслись к нам доверчиво, но один метис[23] настойчиво задавал нам коварные вопросы и очень ловко составил против нас заговор. Шторм принудил нас остаться на берегу. Я пошел с Кирхгейсом прогуляться по острову, чтобы обсудить наше затруднительное положение. Навстречу нам попался белый. Он, по-видимому, очень торопился и еле ответил на наш поклон. Как мы впоследствии узнали, метис дал ему знать, что он поймал группу немцев. Почуяв недоброе, мы тотчас вернулись на пристань. Здесь мы узнали, что из гавани только что

вышел в море катер — он должен был предупредить соседние власти о нашем прибытии.

К вечеру мы надумали устроить попойку с белым и метисом, чтобы развязать им языки, для чего, скрепя сердце, пожертвовали последними остатками рома. Белый не замедлил нам все разболтать и стал смеяться над метисом, что тот принял нас за немцев. Мы провели после этого бессонную ночь и решили с утра уйти в море. В 11 часов утра все было готово. В это же время стали сниматься с якоря и все парусные суда. Сердечно распрощавшись с нашими хозяевами, которые, по-видимому, забыли все свои подозрения, мы готовились выйти из гавани. Но в эту минуту набежал сильный шквал с дождем, парусные суда стали поворачивать обратно в гавань, и мы были также принуждены провести на острове ещё вторую ночь. Вечером в гавань вошла большая двухмачтовая шхуна. Заметив ее, мы с Кирхгейсом сразу приняли решение. Этот корабль должен стать нашим. Захватим ли мы его сейчас или подождем до утра, когда будет светло? На военном совете было решено послать сначала Кирхгейса на судно. Он должен был рассказать капитану, что мы американцы и просим его принять нас пассажирами. Выйдя в открытое море, мы рассчитывали напасть на команду и завладеть судном.

Капитан шхуны выразил свое согласие и просил нас в три часа утра быть у него на судне. Уложив вещи, оружие и наше военное обмундирование в хорошо зашнурованные мешки, мы па следующее утро переправились на шхуну. С затаенной радостью прогуливались мы по палубе и рассматривали прекрасно оборудованный корабль. Как обрадуются наши товарищи на острове, когда мы вернёмся с таким судном! Помимо всего прочего, на нём имелись два мотора, что дало бы нам возможность снова начать крейсерскую войну. Мы не могли дождаться той минуты, когда последнее звено якорного каната скроется в клюзе, и корабль выйдет в море, а мы явимся к капитану в образе немцев и поднимем на судне свой флаг.

В то время, как мы с радостью думали о нашем будущем крейсерстве, случилось непредвиденное событие. Большой пароход вошел в гавань. С него тотчас отвалила шлюпка с офицером и туземными солдатами. Подойдя к нашему судну, офицер поднялся на палубу и объявил нас арестованными. Наше новое крейсерство кончилось, не успев начаться!

ГЛАВА IV.
В плену.

Тюрьма.

Английский офицер, узнав из наших слов, что он арестовал командира и часть команды «Морского Чёрта», с гордостью сказал нам:

— Прекрасно, вы составили себе имя, вы встретите достойное обращение. Я британец.

Слово «британец» он произнес с особым ударением. Нас перевели на пароход, который в тот же вечер оставил нас в Суву. Весь город был в движении. Нас ожидал конвой солдат, под охраной которого мы были отведены в ночлежный приют, устроенный для здешних туземцев. Весь дом был оцеплен многочисленной стражей. На первом допросе я сочинил целый роман с целью замести следы наших товарищей, оставшихся в Мопелиа. Мои товарищи просто отказались давать какие бы то ни было показания, чтобы таким способом избежать всяких противоречий. Через несколько дней нас перевезли на грузовом автомобиле в настоящую тюрьму и рассадили по отдельным камерам. Мы энергично протестовали против такого обращения с военнопленными, но начальник тюрьмы оправдывался тем, что исполняет лишь полученное приказание.

Это была колониальная тюрьма, предназначенная для туземных преступников. На восьмой день нашего сидения в тюрьме, ко мне в камеру пришел комендант и, стараясь быть, против обыкновения, любезным, объявил, что со мной желает говорить японский адмирал. Он просит меня приехать на крейсер «Идзумо», стоявший на рейде.

В сопровождении английского офицера и двух конвойных, меня доставили на пристань, где ожидал вельбот под японским флагом. Сидевший в вельботе офицер встал и отдал мне честь. Я занял место рядом с ним. Когда мы подошли к крейсеру, все офицеры были на палубе, чтобы приветствовать арестанта. Адмирал вышел навстречу и пожал мне руку, произнеся следующие слова:

— Я преклоняюсь перед вами за то, что вы сделали для своей страны.

Он представил мне потом своих офицеров и сказал им:

— Вот тот человек. которым мы денно и нощно гнались три месяца.

Затем, повернувшись ко мне, он продолжал:

— Я очень сожалею, что встречаю вас здесь в таком положении. Наше общее желание было встретиться с вами в честном, радостном бою.

Я со своей стороны выразил сожаление, что нахожусь не у него в плену. Эти слова его, невидимому, удивили. Он совершенно не знал, что мена содержали в обыкновенной тюрьме. Мне бросилось, однако, в глаза, что, в противоположность своему обращению со мной, японцы крайне холодно и сдержанно относились к английскому офицеру. Английские часовые пытались сопровождать меня по трапу на палубу, но были отосланы обратно в шлюпку. Адмирал пригласил меня в свою каюту. После тюремной камеры она показалась мне дворцом. Сигары, папиросы, портвейн и бутылка шампанского стояли на столе. Адмирал показал мне две японских книги, одна с рисунком «Эмдена» на обложке, другая с «Мёве».

Это все я сам написал,— объяснил адмирал.— Третью книгу я хотел бы написать о вас. Мы учимся у вас, и я пишу для нашего юношества. Таков обычай.в нашей стране. Наша молодежь должна воодушевляться тем, что другие люди делают для своей родины. Не расскажите ли вы мне что-нибудь о ваших похождениях.

Охотно!

Но прежде всего, одни вопрос: вышли ли вы со своим судном из нейтрального порта С. Штатов Аргентины или Чили?

Нет, мы пришли из Германии. Мы были замаскированы под норвежцев и подвергались осмотру неприятеля в продолжении полутора часов.

- Вы были осмотрены англичанами?

- Ну, да!

Довольная улыбка осветила лицо командира и старшего офицера крейсера, присутствовавших при нашей беседе.

За бокалом шампанского я рассказал адмиралу вкратце историю «Морского Чёрта», но при этом всячески старался скрыть местопребывание команды, оставшейся на острове Мопелиа, что мне, по-видимому, и удалось. Японцы остались при убеждении, что, после гибели «Морского Чёрта», мы пересели на ранее захваченную нами американскую шхуну «Манила», и что она до сих пор действует в море с остальной частью команды.

Простившись с адмиралом, я опять вернулся в городскую тюрьму. В этот раз ненадолго. Через два часа нас посадили на

пароход и отправили в Новую Зеландию, где для нас было приготовлено более долговременное пристанище.

На острове Мотуихе.

Было бы горько рассказывать всё то, что нам пришлось перенести на пароходе и в различных этапных пунктах от бесчеловечной жестокости окружавшей нас стражи.

Меня и Кирхгейса отделили от остальных товарищей; их отправили на остров Соме, а нас двух на минную станцию в Девонпорте. Она составляла часть крепостных портовых укреплений в Окленде. Большой минный сарай был разделен на отдельные клетки, которые служили арестным помещением для дезертиров. Отсюда нас перевели на небольшой остров Мотуихе, расположенный вблизи Окленда. Мы встретились здесь с большим числом немецких граждан, интернированных с начала войны... Комендант лагеря — английский полковник — был очень горд, что к нему поступили, наконец, настоящие военнопленные.

В одну из первых прогулок по острову мне бросилась в глаза прекрасная моторная лодка, принадлежавшая коменданту. «Эта лодка будет моей», — подумал я тотчас же. Остров... моторная лодка... и всякие другие возможности промелькнули в моем мозгу. Решение было принято. Но прежде чем что-нибудь предпринять, нужно было хорошенько осмотреться и освоиться с своим положением. Мы имели право свободно гулять во острову, но в 6 часов вечера должны были все возвращаться в лагерь. Повсюду были расставлены часовые, и по первому впечатлению казалось, что нас бдительно охраняют.

Для серьезной попытки к бегству требовались большие приготовления. Любопытство моих соотечественников, содержавшихся в лагере, представлялось мне одним из главных препятствий. В особенности был опасен один австрийско-польский врач, очень умный, но опустившийся человек, который доносил всё новозеландским властям. Нужно было прежде всего запутать его в дело. От всех перенесенных лишений и скитаний по тюрьмам я физически очень ослабел и имел весьма болезненный вид. Ревматизм, одна из тех болезней, которую трудно проверить. Волею судеб я избег ее, но кто мог бы это доказать, когда вдруг мне стало сводить всю спину. Быть может, у меня был и ишиас? Австриец, во всяком случае, вполне проникся этой мыслью. В дождливые дни я совершенно не выходил, лежал весь день в кровати и стонал. В хорошую погоду я чувствовал себя

лучше. Наш плотник соорудил мне пару костылей, при помощи которых я только и мог передвигаться. Доктор всячески старался облегчить мои страданья и усиленно мазал меня йодом. Комендант лагеря также выражал свое сочувствие, но в глубине души был рад видеть меня в таком беспомощном состоянии. Своим приближенным он сознавался: «Хорошо, что у него ревматизм. Это опасный тип. Теперь он, по крайней мере, ничего не сможет предпринять». Одним словом, все мне поверили.

Затем я посвятил врача в свои денежные дела, что еще больше усилило его доверие ко мне. Я ему дал понять, что жду с родины большую сумму денег. Мои соотечественники, видя мою тесную дружбу с доктором, настойчиво стали меня предостерегать на его счет. Но я продолжал свою двойную игру.

В то же время я исподволь подыскивал себе команду. В лагере содержались 14 морских кадет Северо-Германского Ллойда[24]. Они держались всегда дружно вместе и горели страстью к приключениям. Из них я наметил семь человек и стал их понемногу знакомить со своими планами. Кроме того, я посвятил в заговор одного радиотелеграфиста из Самоа и моторного инженера Фрейнда, которому комендант доверил присмотр за своей моторной лодкой. Кадет Паульсен нес обязанности рулевого на этой лодке и, кроме того, заведовал потребительской лавочкой в лагере.

Теперь нужно было подумать о том, как достать все нужное снаряжение. Мне удалось уговорить коменданта дать разрешение устроить на рождество любительский спектакль. Было решено изобразить на сцене эпизод из Ютландского боя и заранее не разглашать содержание пьесы, чтобы неожиданностью зрелища усилить впечатление для зрителей. Все стали усиленно изготовлять силуэты судов, раскрашивать флаги, шить морские фуражки, изготовлять немецкие кокарды и т. п.

Кадеты и остальные участники заговора занялись более серьезной работой. Из мармеладных жестянок были изготовлены ручные гранаты, начиненные взрывчатым веществом. Его удалось похитить у фермера, где некоторые пленные работали на выкорчевке деревьев. Из старого штурвального колеса, бритвенного прибора и обломков зеркал был изготовлен сектант, который, как оказалось впоследствии, давал возможность делать наблюдения с точностью до 50 миль.

Нужно было позаботиться и о парусе, для нашей моторной лодки. Кадет Паульсен оставлял в хозяйственных ордерах, которые он давал на подпись коменданту, пропуски. Они потом заполнялись. Мы выписывали нужные для нас материалы. Их присылали из Окленда. В большем количестве был заготовлен

провиант, преимущественно такой, который занимал мало места. Тайком ловили мы комендантских кур и солили их впрок. Массовое исчезновение кур доктор приписал распространившейся среди них болезни. Никто не обратил, однако, внимания, что трупы мертвых кур никогда не находились.

Наш будущий парус был сшит в виде театрального занавеса. Расходы по устройству любительского театра были покрыты добровольной подпиской среди пленных. Австрийскому врачу было поручено заведовать театральной кассой, и он относился с большим рвением к сбору пожертвований. У некоторых пленных удалось достать бинокли, часы и вырезать из атласов нужные карты. В качестве оружия были заготовлены ручные гранаты и кинжалы. Из предыдущего опыта мы знали, что оружие нам понадобится только для внушения страха. На этот случаи было изготовлено несколько пугачей и бутафорский пулемёт из жести. Главным нашим оружием должны были служить немецкий флаг и немецкая форма обмундирования. Пару настоящих винтовок все же необходимо было достать. Нам удалось в конце концов похитить их из лагерного цейхгауза.

Но как теперь перенести все наше снаряжение в моторную лодку?

Был собран военный совет. Решено было, что инженер Фрейнд, заведовавший мотором, расскажет коменданту, что лодка дала течь и нуждается в ремонте и окраске. Комедиант сразу обеспокоился и велел на следующее же утро прислать солдат и вытащить лодку на берег. Было приступлено к ее ремонту, и в нашем распоряжении оказалось вдоволь времени, чтобы перенести и спрятать в лодку все нужное имущество. «Жемчужина», таково было название лодки, имела девять метров в длину и была снабжена хорошим мотором. Все наше имущество, мундиры и шестинедельный запас провианта мы запрятали вод решетчатые люки, которые после этого плотно прибили гвоздями. Коменданту было объяснено, что это сделано потому, что люки плохо держатся и стучат на ходу. Под видом бидонов с бензином была запасена пресная вода. Бензин был также доставлен в достаточном количестве. Лодка была, таким образом, незаметно нагружена всем, чем нужно. По окончании всех работ английские солдаты были опять призваны на помощь. Безукоризненно выкрашенную и заново отремонтированную лодку спустили на воду.

Но мере того, как наши приготовления приближались к концу, мой «ревматизм» все заметнее усиливался. Комендант продолжал выражать свое соболезнование, а в душе испытывал чувство удовлетворения. Все было настолько готово, что

оставалось делать общую проверку всего плана действий. Среди бела дня была произведена молчаливая тревога. Нужно было удостовериться, что все пружины заговора действуют точно и согласованно. По условленному сигналу, участники заговора отправились по своим местам. Один должен был выключить телефонные провода, чтобы прекратить связь острова с Новой Зеландией, другой находиться у гребной шлюпки, чтобы её привести и негодность и этим затруднить погоню, третий снаряжал повозку как будто за углем, а на самом деле доставлял под мешками бензин и т.д. Я сам направился в дом коменданта убедиться, что там все спокойно, и в последнюю минуту, как бы мимоходом, прошел на пристань, чтобы быть около шлюпки. Пробная тревога была произведена в присутствии коменданта, и он ничего не заметил. Все одиннадцать участников заговора при этом впервые встретились друг с другом. До этого я обыкновенно беседовал лишь с каждым в отдельности.

На нашу беду, погода к этому времени стала портиться, парусные суда не показывались в море, и нам приходилось со дня на день откладывать побег. Между тем, наши приготовления кое-кем были замечены. Коменданту подбросили анонимную записку с просьбой обыскать моторную лодку. В один прекрасный день комендант призвал к себе Паульсена. которому был доверен присмотр за лодкой и потребовал от него ключи от замка якорной цепи и от каюты. Все казалось потерянным. С большим трудом удалось отклонить и рассеять подозрения коменданта. Этому сильно помогло то обстоятельство, что, незадолго перед тем, я демонстративно написал в Германию письмо с просьбой выслать мне 100 000 марок. В лагере был намеренно распространен слух о моём большом состоянии, которое позволило мне снарядить на собственный счёт всю экспедицию с «Морским Чёртом». Комендант полагал, что раз я ожидаю получить такую крупную сумму денег, то, очевидно, не должен помышлять о побеге. Его удалось убедить, что анонимная записка написана по злобе каким-нибудь завистником.

Побег.

13-го декабря 1917 года побег, наконец, удался. Должно казаться невероятным, что нам удалось усыпить подозрительность новозеландцев. Они нами дорожили, как редкими экземплярами, и сторожили нас самым тщательным образом. Известно было, что я когда-то начал свою морскую

карьеру матросом в Австралии, и поэтому австралийцы мною в известной степени гордились, и местные газеты приписывали мне самые необычайные похождения. К тому же местопребывание остальной команды «Морского Чёрта» до сих пор не было выяснено. Не была исключена возможность её внезапного появления с целью нас освободить. Около дюжины моторных судов постоянно сторожили водное пространство вокруг острова Мотуихе. Тем не менее, нам удалось обогатить военную историю этого уголка земли совершенно новой страницей.

13-го декабря комендант с дочерью отправился прокатиться на моторной лодке. К вечеру он ожидался обратно. К моменту его возвращения было решено всем быть наготове. Каждый должен был так или иначе выбраться из лагерной ограды, ворота которой в шесть часов вечера закрывались. В это время происходила поименная перекличка, после которой никто не имел права покидать лагерь. В пять с половиной часов наш наблюдательный пост передал, что «Жемчужина» возвращается в гавань. Под различными предлогами мы проскользнули из лагеря на заранее назначенные места. В шесть часов мотор стал у пристани. Комендант хотел оставить трубача на пристани, пока инженер Фрейнд справится привести лодку в порядок. Но наш военнопленный, бывший за кучера у коменданта, любезно предложил и трубачу сесть в экипаж, на что комендант милостиво согласился. Комендант был в хорошем расположении духа и разрешил также кучеру съездить за углем. Тот воспользовался этим, чтобы провезти на лодку полный запас бензина. Мы все были уже на местах. Одному из наших попался навстречу надзиратель. Весь план бегства мог сорваться, но человек не растерялся, выбрал укромное место и сделал вид, что отправляет естественную надобность. Надзирателю надоело ждать, и он прошёл мимо.

Телефонная связь была разобщена, гребная шлюпка приведена в негодность. Мы все сели в лодку и запустили мотор. Было ещё совершенно светло, и мы, можно сказать, на виду у всех прошли мимо острова. В лагере в это время был час обеда. Когда мы поравнялись с солдатской казармой, оттуда доносились голоса обедающих. Мы на всякий случай выставили подушки с сидений, чтобы укрыться от пуль, если в нас будут стрелять, но никаких признаков тревоги не было заметно. С момента возвращения коменданта и до нашего ухода протекло едва ли четверть часа. Маленький тузик, который шёл у нас на буксире, замедлял наш ход, и мы его вскоре бросили на произвол судьбы. Он послужил, как оказалось в последствии, первым поводом к обнаружению нашего побега.

Один из моих друзей, оставшихся на острове, следующими словами описывал в последствии впечатление, произведенное в лагере нашим побегом: «Некоторые из пленных сразу узнали о совершившемся побеге. За обедом в лагере царило глубокое молчание. Пища не лезла в рот. Мы ждали услышать выстрелы, но всё было тихо. После обеда многие не смогли осилить своего волнения и поспешили взобраться на скалы, но моторной лодки не было уже видно в море. Вскоре пришло известие, что в море плавает отвязавшийся от моторной лодки тузик. Теперь и всем остальным стало ясно, что что-то неладно. Путём переклички было установлено, кого нет налицо в лагере. Вначале возникла мысль, что тузик оторвало ветром, и что моторная лодка отправилась за ним в погоню. Так прошло несколько часов. Поздно вечером комендант попросил позвать к нему командира «Морского Чёрта», которого он хотел представить своей дочери. Его, конечно, не могли разыскать, но комендант успокаивал себя, что он, наверно, предпринял какую-нибудь прогулку по острову.

Люкнер слишком страдает от ревматизма, чтобы убежать. К тому же на моторной лодке имеется запас бензина всего на один день.

Наконец, комендант всё же решил сообщить по телефону в Окленд о случившемся. Телефон не действовал! Дело становилось серьёзнее. Телеграф, оказалось, тоже не действует. Пробовали войти в связь с Оклендом световыми сигналами, но из этого ничего не получилось. Время шло, и только в половине первого ночи в Окленде обратили внимание, что не был дан сигнал с острова, обычный полуночный сигнал по телефону.

Скоро весть о побеге распространилась по всем фортам. Были снаряжены в погоню моторные суда и небольшие пароходы, вооружённые пулемётами. К ним присоединились многие спортсмены со своими судами. Началась общая суматоха и беспорядочная гоньба судов в заливе Хаураки. Между тем, «Жемчужина» с беглецами уже давно вышла в открытое море и преспокойно отстаивалась в отдалённой, укрытой от глаз бухте. Все утешались мыслью, что «Жемчужина» не сможет далеко уйти, и вскоре распространился слух, что лодка опрокинулась в море, и все немцы утонули.

Для нас — беглецов — было нелёгкой задачей без морской карты и компаса находить правильный путь в обширном заливе Хаураки. Погода была скверная, ночь — тёмная. После часу ночи залив стал освещаться лучами прожекторов из Окленда, что дало нам возможность исправить наш курс. К утру мы бросили якорь в хорошо укрытой бухте острова Ред-Меркьюри и оставались там спрятанными весь день, чтобы дать улечься первому пылу наших

преследователей. С устроенной на берегу замаскированной вышки мы наблюдали за морем. Пароход прошел близко мимо острова, но не заметил нас. Прождав два дня, мы вышли из прибрежных вод в море. Не успели мы покинуть остров, как около него показался правительственный пароход «Леди Робертс». Пароход высадил команду, которая тщетно обыскала весь остров. Отходя от острова, пароход задел винтами за грунт, должен был прекратить дальнейшие попытки и вернуться в Окленд. Мы направились обратно в наше убежище и продолжали спокойно отстаиваться здесь.

Захват шхуны «Моа».

На третий день мы увидели в море две шхуны. Решено было захватить их обоих. Но когда мы пошли на приступ, поднялся свежий ветер и одной из шхун удалось ускользнуть. Это сыграло для нас, как мы узнали впоследствии, роковую роль. Пришлось ограничиться захватом второй шхуны.

Мы подошли полным ходом к борту шхуны, и взяли ее на абордаж. С немецким флагом и оружием в руках мы вскочили на палубу «Моа» (так называлась шхуна) с громкими криками:

— Судно захвачено, вы под немецкой властью!

Команда судна была поражена, как громом.

— Не убивайте нас!

.Мы быстро успокоили людей. На палубу выбежал кок и стал на ломанном английском языке объяснять нам:

— Я кок, я рус-рус, мир с Германией.

Оружие, провиант и радиоприёмная станция были перенесены на шхуну. «Жемчужина» взята на буксир. «Моа» было прекрасное судно, но очень плоскодонное, всего три фута осадки, и при этом с большой парусностью. Под свежим ветром мы пошли к островам Кермадек, где предполагали воспользоваться запасами продовольствия, заготовленными для потерпевших кораблекрушение. В следующую ночь разыгрался шторм. Мы стали штормовать по ветру. Капитан был в большой тревоге. Его судно не было приспособлено для плавания в открытом море, так как не имело киля. По мнению капитана, мы подвергали опасности жизнь всей команды. Пришлось объяснить, что мы должны идти вперед — на берегу нас ожидала еще большая опасность, чем в море.

Капитан всю ночь не спускался вниз и, чтобы сбить силу волн, выливал в море масло. Буря всё время свирепела, волны с

треском разбивались о корму, судно бросало то вверх, то вниз. Пришлось убрать еще часть парусов и сбросить за борт груз леса, принайтовленный на палубе. Он становился слишком опасным. Сорвавшись от качки, доски могли перебить нам ноги и руки и разрушить все на палубе. Провианта у нас запасено было на шесть недель, и мы охотно делились нм с командой «Моа», у которой запасов хватило всего на три дня. Нашу «Жемчужину» оторвало с буксира и разбило волной. Это сильно нарушило наши первоначальные планы. Только через 36 часов буря улеглась.

21-го декабря показался в виду остров Кёртис. Из него подымались большие столбы дыма, которые вблизи оказались гейзерами[25]. Остров, представлявший собой кратер вулкана, был весь покрыт остывшей лавой и не имел никакой растительности. Теплая вода около острова кишела акулами, которые сотнями окружили судно. Была спущена шлюпка, и Кирхгейс с четырьмя нашими людьми отправился к острову. За ними потянулась целая процессии акул — жуткое зрелище для сидевших в шлюпке. Чем ближе приближались к острову, тем тяжелее давили газы на легкие. На острове оказался сарай, обитый жестью, и в нём значительное число ящиков с продовольствием и бутылей с пресной водой. Часть запасов была погружена на шлюпку и переправлена на судно. Тяжело загруженная шлюпка целый час выгребала к судну, получила в конце концов течь и в полузатонувшем состоянии подошла к борту. Стаи акул окружили её, с нетерпением ожидая добычи. В ящиках оказалось много мяса, масла, сала, затем — одеяла, одежда, сапоги, лекарства и даже целый запасной парус. Нужно отдать справедливость, что английское правительство на этот раз блестяще позаботилось о беглых военнопленных.

Нам не хотелось высаживать наших пленных на острове, отравленном серными испарениями, и мы решили это сделать на следующем острове Маколей. Предполагалось оставить им провиант и, при проходе мимо ближайшей сигнальной станции, сообщить об их местонахождении новозеландским властям.

В то время, как мы обсуждали этот вопрос, с наблюдательного поста передали, что к северу за островом Маколей виднеется дым.

Срочно была отправлена шлюпка за двумя людьми, оставшимися на острове. На «Моа» были подняты все паруса, и мы понеслись на запад. Пароход стал яснее обозначаться на горизонте и определённо стал нас преследовать. Мы опознали в нем кабельный пароход «Ирис», служивший вспомогательным крейсером. Наш барометр пошел книзу!

Приблизившись на расстояние видимости сигналов, пароход

поднял английский военный флаг и какой-то сигнал. Мы, тем не менее, шли прежним курсом со скоростью 10 узлов Начиналось своего рода состязание в скорости. Вдруг заблестела вдали огневая вспышка, воздух огласился свистом, и граната ударилась в воду в непосредственной близости от борта. Безнадежный бой с противником, вооруженным пушками, был бы равносилен безрассудному самоубийству. Мы подняли в последний раз в этой половине земного шара немецкий военный флаг, и вскоре затем наступила горькая минута сдачи врагу.

На пароходе меня встретили люди, одетые в штатское платье, со штыками наперевес. Несмотря на то, что я был в форме, меня подвергли самому тщательному и унизительному обыску. Протестовать было бесполезно. Новозеландцы были, по-видимому, вне себя от радости, что им удалось одержать собственную «морскую победу». Пленение «Моа» было впоследствии торжественно расписано во всех газетах.

Пароход доставил нас в Окленд. На мачте «Моа» поверх немецкого флага развевался английский. «Морская битва у Кермаденских островов» была восторженно отпразднована местными жителями.

Опять в тюрьме.

В Окленде нас сначала препроводили в городскую тюрьму Маунт Эден. Здесь пришлось просидеть в отдельных камерах около трёх недель, после чего мы были распределены по различным лагерям. Меня и Кирхгейса отправили в форт Жерве на острове Ривере около Литтлтона. Это было самое уединенное место в Новой Зеландии. Отведённое нам помещение отделялось дощатым забором от остального крепостного двора. Над забором была устроена площадка для часового. Кругом и даже сверху всё было обтянуто колючей проволокой, так что постройка производила впечатление настоящей клетки. Наша охрана состояла из 45 человек. Комендантом был майор Лиминг, тасманиец, в высшей степени порядочный человек. Он сам себя чувствовал вроде как бы пленным на этом заброшенном острове и, насколько мог, старался облегчить наше положение. 119 дней, проведенных в этой приморской крепости, были весьма тягостны для нас — моряков. Видеть постоянно морс перед собой, следить за проходящими парусными судами, которые будили в нас воспоминания о былом плавании на «Морском Чёрте», и быть в то же время заключенным в четырех стенах своей камеры!

После четырех месяцев сидения в крепости нас водворили обратно в лагерь военнопленных на острове Мотуихи. Большинство из наших бывших товарищей по заключению встретили нас с большой радостью. Новому коменданту было запрещено иметь моторную шлюпку. Буксирный пароход «Леди Робертс», который дважды в неделю привозил продовольствие, был вооружен пушкой и воинской командой, чтобы предупредить возможность всякой попытки его захватить. При выходе за пределы лагерной ограды мы должны были отмечаться у караульного начальника и то же самое—при возвращении. В шесть часов все должны были быть налицо в лагере. Вокруг жилых помещений была поставлена высокая изгородь из колючей проволоки. Вокруг лагеря ночью зажигались дуговые фонари.

После заключения перемирия в ноябре 1918 года нас еще четыре месяца продержали пленными в лагере, и только в июле 1919 года я, наконец, вернулся на родину, в Германию.

Судьба остальной команды «Морского Чёрта».

Остается сказать еще несколько слов судьбе команды, оставшейся на острове Мопелиа. Из многочисленных радио, которые удавалось перехватывать, им вскоре стало ясно, что я попался в плен. Они начали тревожиться, чтобы их местопребывание не стало известным, и решили дольше не оставаться на острове. Все энергично принялись за постройку шлюпки. Но при всех стараниях едва ли бы удалось соорудить судно, на котором 58 человек могли долго находиться и море.

Однажды утром в виду острова показался французский парусник. Капитан судна обратил внимание на остов «Морского Чёрта», лежавший на рифе и решил, что на острове находятся моряки, потерпевшие кораблекрушение.

Наши моряки при виде приближающегося парусника пришли в радостное воодушевление. «Вот корабль, который нам сослужит службу!» Теперь нам больше не нужны наши старые скорлупы! Тотчас была снаряжена шлюпка с четырьмя гребцами. Шесть человек, одетых в форменную одежду и вооруженных до зубов, легли на дно шлюпки под банки. Капитан парусника, увидев приближающуюся шлюпку, обрадовался, что он сможет оказать помощь потерпевшим от кораблекрушения, и тотчас поднял французский флаг. Пускай знают, что пришел дружественный корабль, который окажет всяческую помощь! На шлюпке гребли изо всех сил, расстояние быстро сокращалось. Капитан счёл долгом даже прокричать на шлюпку, чтобы гребцы не выбивались из сил, он с судном сам подойдет к ним. На судне спускается трап, чтобы наши могли могли удобнее взойти на борт. Быстро,

как кошки, вбегают шесть немецких матросов на палубу. Раздается крик испуга: «Немцы, немцы!.» Матросы на судне поднимают руки вверх. Капитан вне себя от изумления: он француз и вдруг спасает кого?.. Немецких матросов!

— Ну да, капитан, мы немцы, против этого ничего не поделаешь, давно мы уже вас поджидаем. Там, на острове, находятся наши товарищи и еще 27 американских пленных.

— Как? Десант бошей[26] на французском острове? И мы хотели их спасти, за что должны поплатиться теперь нашим кораблем?.

Капитан видит, что роли переменились. Французы высаживаются на остров и должны, в свою очередь, изображать теперь потерпевших от кораблекрушения. Наши переправляются на корабль. «Лютеция», так назывался французский парусник, был переименован в «Фортуну». Лейтенант Клинг принял командование им. Это было прежнее немецкое судно, захваченное французами во время войны. Теперь оно доставляло на острова различные товары французского производства. На нём имелся полный груз различного рода одежды, предметов домашнего обихода, парфюмерии, консервов, различной провизии и т. п.

5-го сентября вечером «Фортуна», приняв всех наших моряков, ушла в море.

1-го октября «Фортуна» стала на якорь у Устричных островов. Был выполнен кое-какой ремонт и принят свежий провиант и вода. При съёмке с якоря судно наскочило на подводную скалу, не обозначенную на карте и получило столь серьезные повреждения, что было приведено в негодность. Нашим морякам пришлось вторично искать себе пристанище.

Островитяне и местные представители чилийского правительства оказали самое радушное гостеприимство. Пришлось прожить здесь четыре месяца. В начале 1918 года на остров зашло первое судно — чилийская шхуна, доставившая различный груз для населения острова. Капитан шхуны принял команду «Морского Чёрта» и переправил её в Чили, где она оставалась интернированной до конца войны.

notes

Примечания

1

Около 25 копеек

2

Грести одним веслом с кормы.

Т.е., когда будешь работать наверху, на мачтах, всегда держись одной рукой за рангоут или такелаж.

4

Северо-восточная провинция Австралии.

5

Остров у западного побережья Канады.

6

Окрик, означающий -«берегись».

7

Грести в обратную сторону, чтобы дать шлюпке задний ход.

8

Знаменитый бой между английским в германским флотами. Произошел в июне 1916 г.

9

Издаваемый морским обществом «Ллойд» в Англии, подробный, пополненный справочник всех коммерческих судов.

10

Плавучий маяк в Северном море в 40 милях к западу от датского берега

Фордуны — снасти стоячего такелажа, удерживающие с боков стеньги. Брас—снасть бегучего такелажа, посредством которой поворачивают реи.

12

Портовый город на Оркнейских островах, куда англичане отсылали все коммерческие корабля, задержанные для осмотра.

13

Теплое течение, идущее к Европе от берегов Америки.

14

«Томми» — шутливое прозвище английских солдат

15

Боевая английская песнь

16

Кингстон — забортный клапан, который штоком может опускаться и подыматься с верхних палуб; служит для за топления отсеков корабля. Клинкет — задвижной клапан: служит для перепускания воды в трюме из одного отсека в другой.

17

Сжатие воздуха и цилиндрах мотора.

18

Парусное судно, имеющее две мачты с прямыми парусами и одну (бизань-мачту) с косыми.

19

Ветер, сохраняющий свое направление постоянно, в течение целого года; встречается в Атлантическом и Тихом океанах и бывает юго-восточный и северо-восточный. Район, разделяющий один пассат от другого (около экватора), отличается полным безветрием и называется—поясом тишины.

20

Рупор больших размеров

21

Капер —судно, получавшее от правительства право захватывать и уничтожать, неприятельские коммерческие суда.

22

Бить склянки—ударами и колокол показывать время.

23

Помесь европейца с индейцем.

24

Одна из двух крупнейших пароходных компаний в Германии. (Главный порт Бремен).

25

Горячие источники, бьющие высоко из земли.

26

Боши - презрительное название, которым французы во время войны стали называть немцев.